EUROPE : 0 FR. 60; AUTRES PAYS: 0 FR. 70

DANS CE NUMÉRO : LE MATCH JOË JEANNETTE-GEORGES CARPENTIER

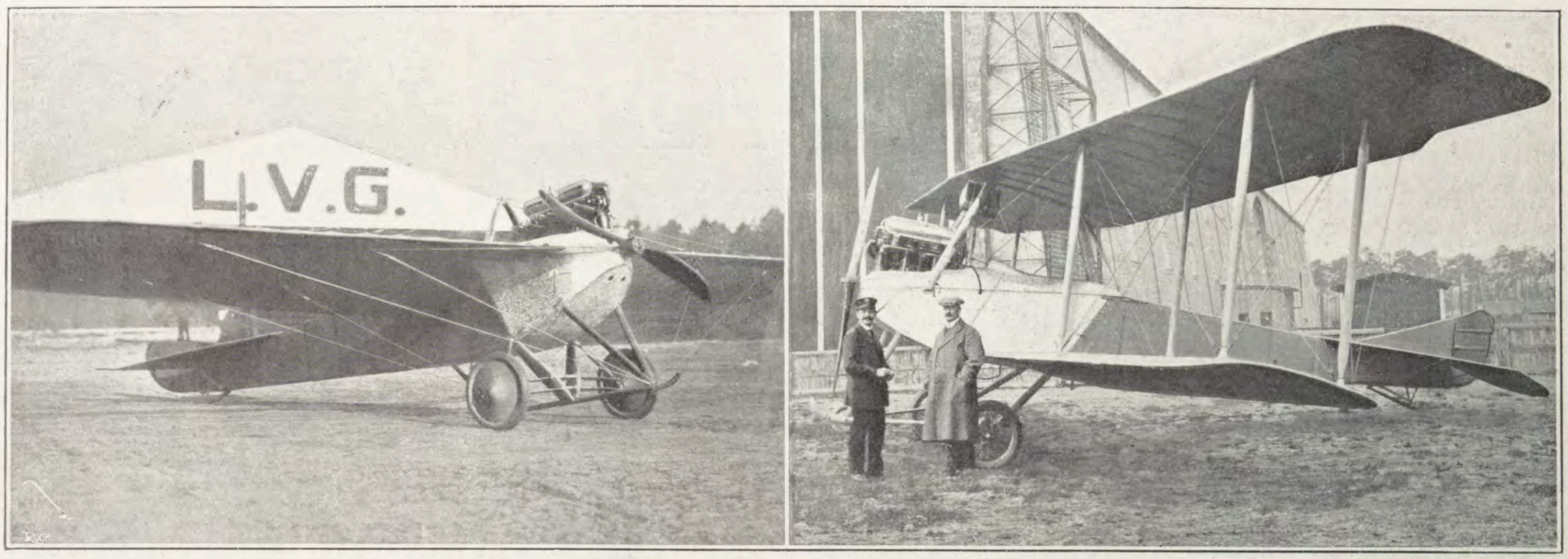
# VIE AU GRAND AIR

## LA MITRAILLEUSE AÉRIENNE

*Le capitaine Mailfert, pilote, et le sergent Darbost, artilleur, s'exerçant au tir contre une colonne d'infanterie.* (Biplan Henri Farman, moteur Gnôme.)

PIERRE LAFITTE & Cie

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France




**DEUX TYPES D'APPAREILS ALLEMANDS**

*Les appareils allemands, après avoir longtemps copié les aéroplanes français, possèdent maintenant une originalité de construction qui prouve, par les résultats obtenus, la valeur de nos concurrents d'outre-Rhin. A gauche le monoplan, à droite le biplan de Schneider, l'un des plus remarquables constructeurs d'Allemagne.*

# L'EFFORT ALLEMAND EN AVIATION[1]

PAR GEORGES PRADE

Nous avons examiné dans un premier article les bases financières de l'organisation allemande au point de vue aviation. Nous avons vu avec quel soin, dans l'ensemble, et dans le détail, le *Deutscher Luftfahrer-Verband*, groupant toutes les associations allemandes, et le *National Flug Spende*, groupant tous les efforts, avaient su créer une série d'épreuves, une série de prix et de fondations permettant aux usines de construire, aux fabricants de moteurs d'étudier des types nouveaux, aux pilotes enfin de vivre et d'établir une série de records utiles, qui peu à peu donnèrent à l'industrie allemande la maîtrise des grands vols au-dessus de la campagne, le jour et la nuit.

Il nous faut aujourd'hui examiner, un peu plus en détail, quels sont les rapports des pouvoirs publics avec les usines d'aéroplanes, et également avec les usines de moteurs.

## RAPPORTS DE L'ÉTAT AVEC LES USINES D'AÉROPLANES

Là encore nous trouvons ce même soin du détail dans l'application et la réalisation d'une idée générale de progrès. Nous l'avons dit, au cours du premier article, les usines d'aéroplanes touchent déjà une prime, chaque fois qu'elles entretiennent une équipe d'au moins cinq pilotes, qu'elles ont formés. Cette prime est fixée à 50.000 francs.

Le grand Etat-Major général qui centralise, dans l'armée allemande, la direction de tous les services techniques suit avec intérêt le développement de chaque usine. Je vais vous en donner un exemple caractéristique. Une d'entre elles, la marque Aviatik, de Mulhouse, précisément celle dont les appareils battirent les records de distance, avec Stœffler, et Ingold, possède un ingénieur français, M. Descamps. L'Etat-Major général correspond avec lui en français, afin d'être sûr d'être bien compris. J'ai peine à croire que si quelque ingénieur anglais ou allemand nous apportait en France des éléments nouveaux, utilisés par le ministère de la guerre, celui-ci voulut bien condescendre à correspondre avec lui autrement qu'en français. Il n'y a là qu'un petit détail, mais il est vraiment caractéristique. Le marché conditionnel, c'est-à-dire un contrat intervenu entre l'Etat et l'usine qui fabrique sur les bases suivantes : programme fourni par l'Etat, et réalisé par l'usine donnant droit d'office à la commande, telles sont les bases immuables des rapports entre l'armée allemande et ses fournisseurs. La première commande, c'est-à-dire l'achat du premier appareil, comporte toujours en plus du *prix de revient* ce qu'on peut appeler le *prix d'étude*, et ce prix, toujours élevé, est fixé d'un commun accord par le bureau qui demande les recherches, et l'usine qui se livre à ces recherches. En France au contraire, depuis le fameux concours militaire, nous avons adopté, à tort, le système contraire. On cherche à payer chaque appareil le moins cher possible, ce qui est une théorie en apparence économique, mais en réalité désastreuse au point de vue du progrès. Toute recherche nécessite, en effet, de la part d'une usine d'aéroplanes, non seulement de l'intelligence, non seulement du temps, mais encore de l'argent. Or, il faut de toute nécessité que les frais de ces recherches soient supportés par ceux au profit desquels ces recherches s'effectuent. Si l'on continue en France à vouloir payer chaque appareil à son prix de revient, on arrivera fatalement à ne plus acheter que des appareils d'un type uniforme, accepté, et qui constituait peut-être un type en progrès il y a quelques années, mais qui sera fatalement un type en retard avant peu de temps.

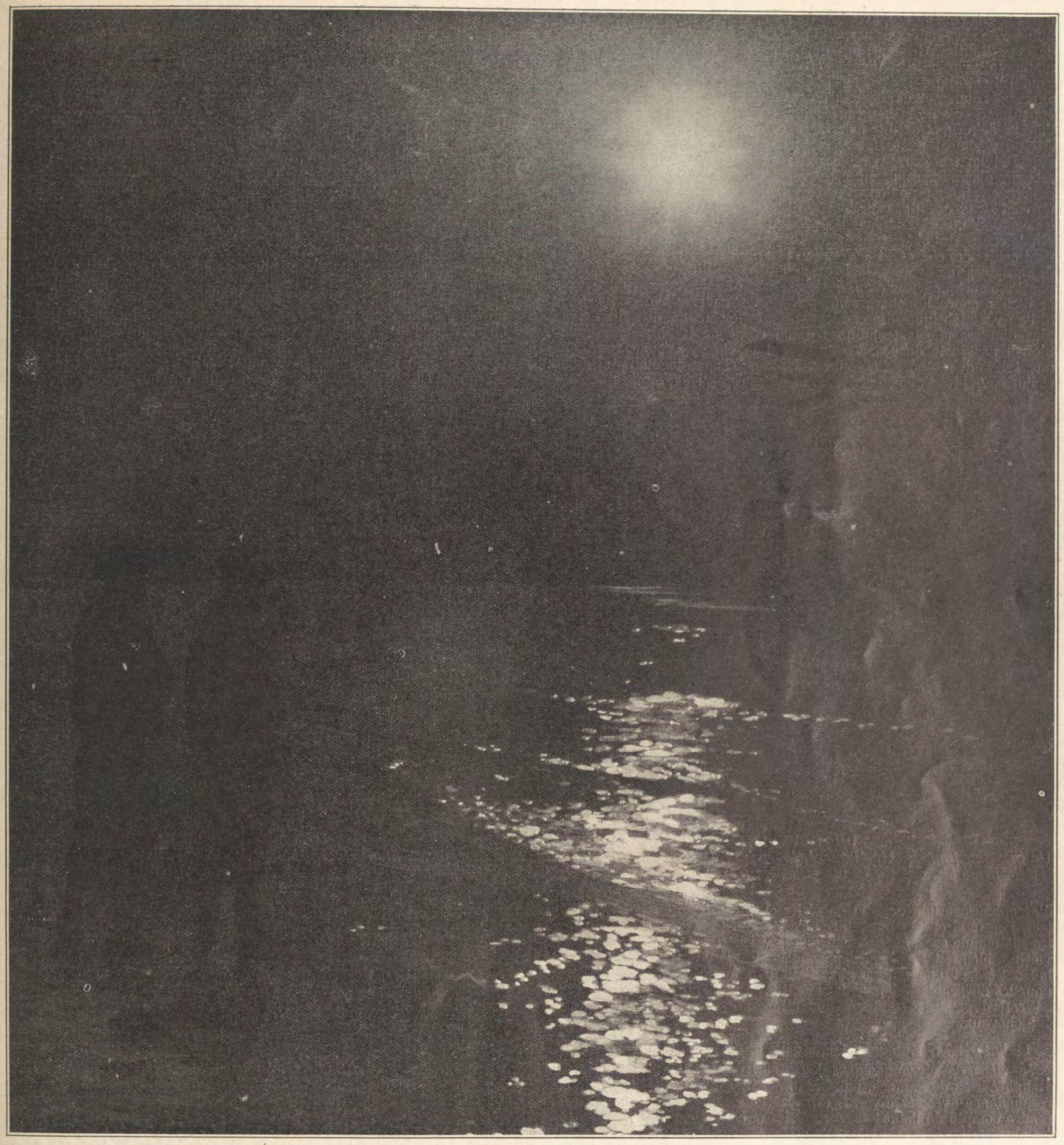
Ajoutons que chaque usine ayant déjà livré des appareils acceptés par l'Etat a reçu depuis une circulaire pour s'informer si elle a suffisamment de travail pour vivre. Sinon elle doit en justifier, et reçoit des commandes d'étude. Chaque type reçu est l'objet d'un examen impitoyable qui porte jusque sur la hauteur des sièges, afin d'éviter l'accident des reins brisés. Mais on paie largement, et on ne demande qu'un seul type. Aussi toutes les usines allemandes font-elles des bénéfices.

## COMMENT ON CRÉE DES MOTEURS

C'est dans la question des moteurs qu'une pareille différence de traitement apparaît, plus nette en ses résultats. L'armée française, qui est l'armée du monde ayant acheté le plus d'aéroplanes, a trouvé, tout fait, un type de moteur, type essentiellement français, inventé en France, et que nous pouvons nommer : moteur avec refroidissement par air, alterno-rotatif. La maison Gnôme en a créé les premiers modèles en 1909, et depuis l'histoire presque entière de l'aviation française est attachée au développement de ce type de moteur, soit de la même marque, soit d'une marque concurrente.

Qu'a-t-on fait pour essayer soit de créer un type nouveau, soit de développer celui-là. Où est la fondation, où est le concours, où est même le programme d'encouragement ? Je ne vois rien, absolument rien chez nous. Ces jours derniers seulement, la Guerre vient de s'émouvoir, et devant les succès obtenus par les moteurs allemands avec refroidissement par eau, elle a émis le vœu de voir l'industrie française s'engager dans cette voie. Mais un vœu, c'est bien bref, c'est bien court. En Allemagne on ne fait pas de vœu, on organise un concours, et on le dote d'une somme d'argent. Nous avions justement en France l'avantage de posséder une industrie automobile excessivement puissante, avec de grandes usines, possédant des capitaux, un outillage, des bureaux d'études, bref, tout ce qui permet des essais. Les avons-nous intéressées à l'aviation ? Ce moyen était facile. Tout comme les constructeurs allemands, les constructeurs français d'automobiles sont déjà fournisseurs de l'armée, et lui vendent des camions, des tracteurs, pour plusieurs millions par an. En Allemagne l'Empereur a organisé et doté, de 200.000 francs de prix, un concours de moteurs avec refroidissement par eau, dont les deux premiers prix furent gagnés par la maison Benz et la maison Mercédès, c'est-à-dire les deux plus grandes maisons allemandes d'automobiles. Ce sont les moteurs qui ont battu dernièrement les records du monde de distance et de durée. Leur caractéristique est d'être des moteurs fixes, à 4 ou 6 cylindres, analogues à des moteurs d'automobiles, consommant peu d'essence et d'huile, et arrivant ainsi à permettre de très longs vols avec une faible, très faible consommation. Dans un article publié en janvier 1914 dans le *Deutsche Luftfahrer Zeitchrift*, notre confrère allemand Bereuhr se livrait à une comparaison un peu trop flatteuse peut-être, mais qui a une grande part de vérité, entre les moteurs d'aviation allemands et français. L'éloge de ces derniers n'est plus à faire, leurs qualités de spontanéité, de vitesse, de régularité, sont trop

(1) Voir le n° 806.



**UN VOL NOCTURNE D'HENRI FARMAN**

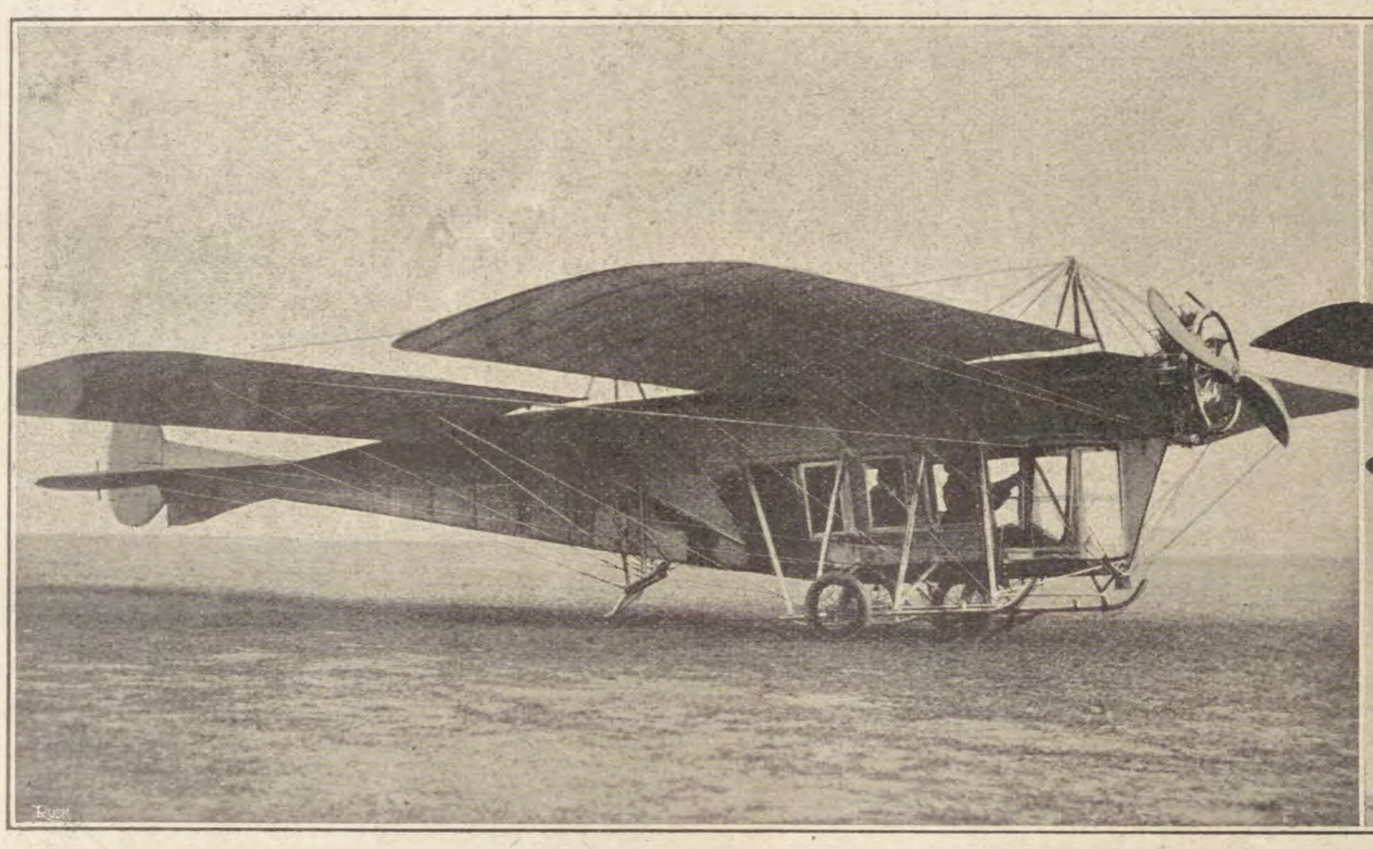
*Les Allemands se sont signalés par de sensationnels vols nocturnes, mais les Français, s'ils n'ont pu encore faire aussi bien, s'entraînent avec opiniâtreté. Nous représentons une photographie particulièrement impressionnante, prise à Boulogne-sur-Mer. Henri Farman, le fameux constructeur, accomplit avec le seul éclairage de la lune, une splendide envolée au-dessus des flots.* (Biplan Henri Farman, moteur Gnôme, hélice Chauvière).

connues pour qu'il soit nécessaire d'insister. Le moteur avec refroidissement par eau a l'avantage de la consommation. Il ne demande, par cheval-heure, que 225 grammes d'essence et 20 grammes d'huile ce qui fait qu'au bout de 7 heures un moteur de ce type ne pèse que 3 kilos 81 par cheval-heure déployé, moteur et ravitaillement compris, tandis qu'un moteur à ailettes arrive à dépasser sensiblement ce poids.

## LE SECOND CONCOURS ALLEMAND

Ne croyons pas d'ailleurs que nous ne soyons point menacés même au point de vue des moteurs alterno-rotatifs. Devant le succès pratique remporté par le premier concours de moteurs de 1912, l'Empereur vient d'ouvrir un second concours, dont les expériences dureront du premier mai au 15 septembre 1914, et qui prévoit deux catégories, ce qu'on appelle là-bas les *stand und rotations motoren*, c'est-à-dire les moteurs de type fixe et les moteurs alterno-rotatifs. Vingt-six usines allemandes y ont fait inscrire 44 types de moteurs, d'une puissance moyenne d'environ 80 HP pour les moteurs à ailettes du type alterno-rotatif et d'environ 200 HP pour les moteurs fixes. On nous objectera que si l'on ouvre en France un pareil concours, fût-il même doté par le Gouvernement français d'une somme de prix égale à celle du concours allemand de 1914, c'est-à-dire de 300.000 francs, l'industrie française de l'automobile ne répondrait peut-être pas à l'appel. D'abord qu'est-ce qu'on en sait ? De

quel droit la condamner, avant de lui permettre de faire ses preuves ? La plupart de nos grandes usines, et il me suffira de citer Renault, Panhard, de Dion-Bouton, Clément, ont déjà, sans aucune demande, étudié des moteurs d'aviation. En Allemagne, d'ailleurs, on n'a pas permis l'hésitation. L'Etat-Major général a estimé que la recherche par l'industrie allemande d'un moteur allemand d'aviation sur des bases fournies par lui était une œuvre de Défense nationale. On a donc créé un concours, on l'a doté de prix, et ensuite on a fait savoir aux usines d'automobiles que si elles voulaient rester fournisseurs de l'Etat allemand, pour les camions et les tracteurs, il fallait faire un petit sacrifice, et étudier les moteurs d'aéroplanes, destinés, eux aussi, à l'armée allemande. J'entends déjà les cris indignés qu'on va pousser au Ministère de la Guerre français. Ce sont deux questions distinctes, bien distinctes, il est impossible de les confondre, et l'on n'a pas le droit d'exiger d'un fournisseur qui remplit le cahier des charges de faire autre chose que ce qui est prévu par ledit cahier des charges. Pauvre pays ! tu péris de formules toutes faites, de scrupules incroyables, la Défense nationale, l'intérêt de l'armée est pourtant quelque chose *d'un*, quelque chose qui mérite de s'y intéresser, et d'en prendre les charges lorsqu'on veut en prendre les bénéfices. Si l'on veut fabriquer des camions, d'un type courant, et qui n'exigent plus d'autres efforts techniques qu'un effort de fabrication normale, n'est-il pas juste de prendre également la charge d'études techniques incertaines de moteurs d'aéroplanes ? Si non chacun joue au plus malin, et l'usine qui fabrique en séries les camions se dit : « Quand les moteurs d'aéroplanes se fabriqueront en séries et auront été inventés par d'autres, j'en ferai aussi. » Le malheur c'est que tout le monde le dit, et que tout le monde en France attend que le voisin fasse le premier pas. Le voisin a bien fait le premier pas, mais c'est le voisin de l'autre côté de la frontière, et il ne faut pas nous dissimuler aujourd'hui que tout comme pour les dirigeables, et pour les mêmes raisons, l'industrie française est en retard pour les moteurs d'aviation d'une puissance supérieure à 100 chevaux.



**UN NOUVEL AÉROBUS FRANÇAIS**

*Un inventeur français, M. Albessard, poursuivant le même but que l'ingénieur russe Sikorsky, vient d'établir un aérobus pour les voyages aériens de durée. Cet appareil se stabilise automatiquement.*

**L'AÉROBUS ALBESSARD EN VOL**

*Cet aéroplane piloté par l'aviateur Louis Noël, vole chaque jour à La Vidamée.*

## UN EXEMPLE DE CE QUE FAIT LE VERBAND

Je viens de vivre quelques jours curieux dans la préparation du Rallye Aérien de Monaco, jours qui m'ont permis par l'échange de correspondance avec les diverses organisations sportives d'Europe de me rendre compte de l'effort fourni par les organisations sportives de tous les pays.

Ayons le courage de le dire, après avoir eu la loyauté de le constater. La palme en Europe revient de loin au *Deutscher Luftfahrer-Verband*, et je compte assez d'amis à l'Aéro Club de France pour pouvoir le leur dire amicalement. L'Association allemande est un modèle qu'ils peuvent prendre, et chercher à égaler.

Le lendemain même du jour où le Rallye Aérien fut annoncé, et sans qu'aucun itinéraire ait été publié, l'Association allemande nous écrivait, s'informait des parcours possibles, offrait son concours, et amenait ainsi de façon logique, irrésistible l'établissement d'un parcours allemand. Elle le fixait elle-même, sur les bases générales données par nous, arrêtait le départ à Gotha, de la façon la plus simple et la plus courtoise, en demandant, et en obtenant, sans même en avoir été sollicitée, un prix d'honneur du Grand Duc de Gotha. Il est juste de dire que le gouvernement allemand lui donnait le plus grand crédit. A une demande d'autorisation pour passer le long des zones interdites d'Allemagne, l'ambassade d'Allemagne à Paris, nous faisait répondre que toutes les autorisations administratives nécessaires seraient délivrées à la demande du *Deutcher-Luftfahrer Verband*. L'ambassadeur d'Allemagne se dérangea lui-même, et eut lui-même à ce sujet une entrevue avec le prince Roland Bonaparte, président de la Fédération aéronautique internationale.

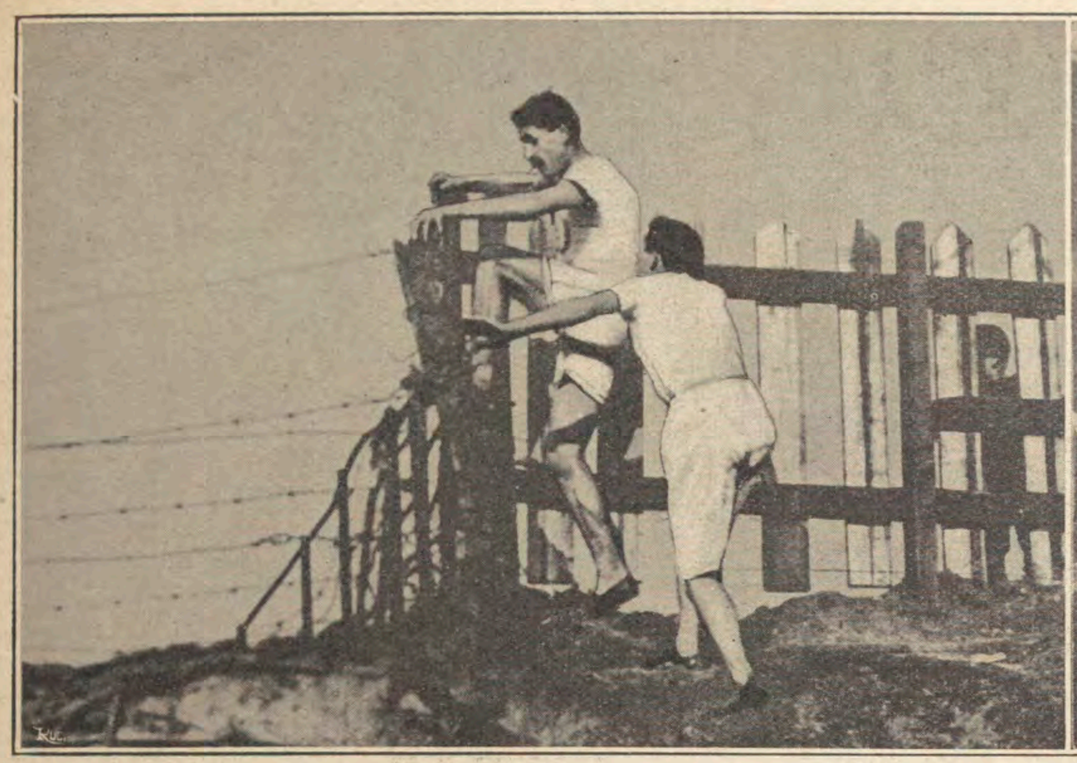
Le *D. L. V.* désigna lui-même les clubs de Francfort et de Gotha chargés du contrôle, les commissaires chronométreurs, fit relever lui-même les plans des aérodromes, et constitua le dossier de l'épreuve.

Depuis, et aujourd'hui que trois aviateurs allemands représentant trois marques différentes, Stoeffler, sur Aviatik, Schlegel sur Gotha, Hirth sur Albatros, nous ont fait parvenir leur engagement, par la voie du Verband, ne l'oublions pas, il ne se passe pas de jours que le général sekretaer, M. Rasch, ou son premier secrétaire ne nous écrivent une lettre sollicitant une demande de renseignements pratiques pour ses coureurs, ceux qui porteront les couleurs allemandes et qui, par conséquent, sont protégés, guidés, soutenus par l'Association allemande. Il nous a successivement demandé, pour eux, des détails extraordinaires de précision ; l'adresse et le nom des contrôleurs de Dijon et de Marseille, l'autorisation d'établir des dépôts d'essence et d'huile, il s'est informé de la densité de l'essence et de l'huile dans ces pays, de leur prix, de l'adresse à laquelle on pouvait expédier les hydroaéroplanes à Marseille, il est même allé plus loin encore. Les appareils du rallye aérien doivent porter un numéro d'ordre, en temps qu'un disque rouge et blanc. Il nous a fait observer que les appareils allemands portaient déjà des inscriptions réglementaires en Allemagne, inscriptions composées de la lettre D (Deutschland), d'une initiale, variant avec les usines et qui indique la marque de l'appareil, et d'un numéro d'ordre qui varie dans chaque usine. C'est ainsi que les Aviatik sont répertoriés D. AK, les Gotha, D. G., et les Albatros D. H. A la demande du club, et pour éviter toute confusion, on a attribué comme numéro du Rallye ces numéros aux concurrents allemands. Petits détails là encore, mais ce sont ces petits détails là qui arrêtent, et qui à valeur égale donnent la victoire ou la font perdre.

Et tout le secret est là. Chacun travaille, dans un but commun, chacun est à sa place, chacun a une besogne, et chacun la remplit. Les pouvoirs sportifs ne se considèrent pas seulement comme une société de contrôle, ce qui les amène fatalement à envisager le concurrent sinon comme un ennemi, au moins comme quelqu'un à qui l'on doit simplement prendre garde. Ils sont avant tout des sociétés d'encouragement effectif traçant des programmes d'intérêt général, récoltant de l'argent et le distribuant dans l'intérêt de tous, enfin facilitant la besogne, et représentant réellement les intérêts allemands chaque fois qu'un Allemand est en ligne pour l'aviation. A ce point de vue nous avons tout à faire. Nous n'avons ni programme, ni encouragements, ni représentants. Nous avons un pouvoir sportif de contrôle très bien organisé sur le modèle des pouvoirs sportifs analogues, athlétiques ou cyclistes. Mais il n'est nul besoin d'encourager ni de guider des sports aussi naturels, sans besoins financiers. Au contraire, dans les rapports avec les pilotes, les usines et l'Etat lui-même, le problème financier inséparable des nécessités d'études dans une science aussi nouvelle que l'aviation doit être au premier rang. C'est moins un Aéro Club, club et pouvoir sportif, qu'il faut en France c'est une société d'encouragement comme le fut le Touring-Club de France. Or, nous avons un club charmant, à relations faciles, agréables, l'Aéro Club, et un simple tribunal législatif exécutif, perdu dans les nuages, sans contact avec le réel, sans moyens et sans soucis financiers, et qui ne se préoccupe même pas des problèmes pratiques : la Commission sportive aéronautique.

On a parlé souvent de la crise de l'aviation militaire française. Elle existe, mais elle n'est pas seule. Il y a une crise de l'aviation civile, et le tout forme tout bonnement la crise de l'aviation française.

GEORGES PRADE.



**LE CROSS DES CINQ NATIONS DE 1911**

*Jean Bouin, qui remporta la victoire pour la première fois dans le Cross des Cinq Nations en 1911, passe un obstacle devant Scott qui finit 3e.*

**L'ARRIVÉE DU CROSS DE 1913**

*Jean Bouin s'attribua la première place, pour la troisième fois, dans le Cross des Cinq Nations en 1913, devant l'Anglais Glover et le Français Keyser.*

# LE CROSS DES CINQ NATIONS

PAR JEAN BOUIN

**Vainqueur en 1911, 1912 et 1913.**

A la suite des résultats et du succès obtenus par les rencontres de football opposant l'Angleterre, l'Irlande, l'Ecosse et le Pays de Galles, les dirigeants du cross-country de ces pays décidèrent de créer une épreuve similaire où lutteraient leurs équipes nationales.

Pour stimuler l'ardeur des teams, M. Lumley, le généreux sportsman écossais, offrit un magnifique challenge dont la garde serait confiée pendant un an à la nation victorieuse.

Outre ce trophée, une médaille d'or, représentant les armes des pays participant à la course, est accordée au vainqueur individuel qui s'adjuge également le titre de champion des Cinq Nations, en attendant que ce soit celui d'Europe...

Six diplômes sont décernés aux coureurs de l'équipe gagnante.

Le premier International eut lieu à Glasgow en mars 1903 ; à cette époque la distance ne dépassait pas 8 miles.

Alfred Shrubb et l'Angleterre n'eurent aucune peine à triompher, respectivement de Edwars et de l'Irlande. Jusqu'en 1910, les équipes se composaient de 12 coureurs dont les six premiers comptaient pour le classement, en outre les autres équipiers classés étaient maintenus à leur place, la place du coureur à l'arrivée indiquant le nombre de points réel. Il serait à souhaiter qu'on adoptât en France cette façon de procéder qui permet quelquefois aux équipes homogènes de remporter le gain de la victoire et de récompenser de leurs efforts les équipiers terminant le parcours.

## LA PARTICIPATION DE LA FRANCE

En 1907, la commission d'athlétisme de l'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques, présidée par M. Genet, décida, à l'instar des commissions de football, de demander à l'International Board l'admission de la France dans l'annuelle compétition. Elle fut acceptée, et c'est ainsi que le 21 mars 1907 la France prit part pour la première fois au Cross des Cinq Nations dénommé ainsi, grâce à sa participation.

Sans aucune prétention, car nous avions conscience de la valeur des crossmen anglais, nous partions défendre nos couleurs. Le résultat fut plus qu'honorable, nous étions 3e, dead-heat avec l'Ecosse précédant le Pays de Galles.

Individuellement, Ragueneau n'obtenait que la 11e place, finissant ainsi 1er des Français. Jacques Keyser, champion de France de l'époque, était 22e, quant à moi, malgré que je courusse ce jour-là comme un débutant, je terminais tout de même 13e à cinquante mètres de l'ex-montrougien.

A différentes reprises, vous le constaterez, l'Irlande et la France inquiétèrent l'Angleterre, mais peu sérieusement, et jusqu'à ce jour l'on peut sans hésiter qualifier d'invincible le team représentant de la Rose.

Au dernier International disputé à Juvisy, la France fit une course heureuse mais merveilleuse et je suis certain que les officiels anglais ressentirent pour la première fois une réelle émotion lorsqu'ils virent trois Français dans les cinq premiers arrivants. Tout en m'assurant la première place pour la troisième année, Jacques Keyser faisait la plus belle course de sa carrière en terminant derrière Glover; quant à Lauvaux, qui complétait la triplette Française, il fut tout simplement étourdissant.

Malheureusement pour l'honneur de notre pays, nos autres équipiers ne fournirent pas les courses nécessaires pour triompher. C'est ainsi que le jeune Arbidi, qui avait acquis une brillante place de second dans le National, ne terminait que 12e, décourageant ainsi ses partisans qui voyaient déjà en lui un futur champion de France.

Le vieux Pautex s'assurait la 19e place, comptant une fois de plus dans les six équipiers servant à établir le classement. Le Lyonnais Lalaimode complétait le team en terminant 21e. Bien que la course fournie par nos nationaux fut honorable, nous totalisions 61 points, n'arrivant pas à battre le record du minimum de points marqué contre l'Angleterre, et toujours détenu par l'Irlande depuis 1910 à Belfast.

L'on se souviendra toujours de cette journée avec regret, car grâce au concours de deux ou trois jeunes comme Lauvaux, la France eût certainement triomphé, et je crains fort qu'il ne soit longtemps avant que l'avenir ne nous favorise d'une aussi belle chance.

On sait que le dernier championnat de France s'est couru à Juvisy, sur un parcours identique, sauf quelques modifications, à celui de l'International : J. Keyser, Bonvicini, Pouzette, Denis, Arbidi, Lalaimode, Servella, Granger, Pautex et Djbellia, terminèrent dans l'ordre, mais assez éloignés les uns des autres. Ceci fit dire à quelques sportsmen que notre équipe manquerait d'homogénéité ; l'on ne peut nier qu'il y ait un peu de vérité dans cette assertion. Je m'empresse de répondre que, sur un parcours très coulant, les arrivées seront toujours espacées, contrairement aux tracés fertiles en obstacles et en difficultés.

A ce sujet je me crois obligé de vous conter l'anecdote suivante :

En 1912, le Championnat de France de cross-country se courut au Mans ; ce jour-là une pluie diluvienne transforma le circuit en marécage et, comme l'on ne remet pas à huitaine une épreuve de l'envergure du National, il fallut courir. Il était absolument impossible de donner de la vitesse, et je me rappelle n'avoir réussi à décoller Keyser que sur une partie du terrain à peu près convenable Finalement je gagnais avec une avance de 80 mètres seulement sur le racing-man, qui précédait d'une distance équivalente l'énergique Lizandier. Jusqu'au dernier concurrent, les arrivées furent très serrées : l'on aurait pu, alors, dire que le team National était homogène. Certain sportsman et journaliste n'hésita pas à déclarer que j'avais été inquiété et que ma faible avance était signe de déclin. Je m'empressai de lui répondre qu'en se donnant la peine d'observer, il aurait constaté que c'était le parcours qui, seul, m'avait empêché d'augmenter mon avance. Comme il ne me paraissait guère convaincu, je lui tins un pari tout amical. Je m'engageais, si le parcours était vite, à battre Keyser, de plus de 400 mètres dans le cross des Cinq Nations, qui devait se courir deux semaines plus tard à Edimbourg. Par la même occasion je pronostiquais qu'à son tour Keyser battrait Lizandier de loin et que du team homogène il ne sortirait qu'une place de 4e devant les Gallois, qui semblent voués à la dernière position.

Le résultat fut tout en ma faveur : je battais de près de 600 mètres mon coéquipier, qui s'octroyait la 6e place du classement général, mais à son tour il précédait Lizandier de 5 ou 6 places. Quant au classement par nations, la France terminait 4e, marquant 123 alors que le Pays de Galles en totalisait 146.

L'on peut en conclure que, d'une manière générale, les distances séparant les arrivées dans les cross-country seront plus ou moins grandes selon que le terrain aura été vite ou accidenté.

Avant de donner un pronostic sur le cross de 1914, il me semble intéressant de donner le palmarès de cette classique épreuve.

**L'EQUIPE DE FRANCE EN 1913**

*De gauche à droite : Lalaimode (21e), Vignaud (22e), Arbidi (12e), Lauvaux (5e), Keyser (3e), Pautex (19e), Granger (24e), Allel (26e) et Jean Bouin (1er).*

**BONVICINI**

*Devant le forfait de Keyser, c'est le Français Bonvicini qui sera le chef de file de l'équipe de France.*

## LE PALMARÈS DES CINQ NATIONS

1903, à Glasgow, 8 milles (12 kil. 900). — 1er Shrubb (A), 2e Edwars (A) 3e Daly (I). T. 45'22".

*Classement par équipes :* 1re Angleterre (25 pts), 2e Irlande (78 pts), 3e Ecosse (107 pts), 4e Galles (140 pts).

1904, à Londres et à Haydock-Park, 8 milles 1/4 (13 kil. 300). — 1er Shrubb (A), 2e Aldridge (A), 3e Pearce (A). T. 47'58".

*Classement par équipes:* 1re Angleterre (27 pts), 2e Galles (102 pts), 3e Ecosse (113 pts). 4e Irlande (120 pts).

1905, à Baldoyle, près Dublin, 7 milles 3/4 (12 kil. 500). — 1er Aldridge (A), 2e Hynes (I), 3e Deakin (A). T.: 40'20".

*Classement par équipes :* 1re Angleterre (28 pts), 2e Ecosse (81 pts), 3e Irlande (87 pts), 4e Galles (128 pts).

1906, à Newport, 10 milles (16 kil. environ). — 1er Straw (A), 2e Pearce (A), 3e Nelson (A). T.: 57'32".

*Classement par équipes :* 1re Angleterre (24 pts), 2e Irlande (86 pts), 3e Ecosse (106 pts), 4e Galles (128 pts),

1907, à Glasgow, 7 milles 1/2 (15 kil. 500). — 1er Underwood (A), 2e Pearce (A), 3e Welding (A). T.: 54'23".

*Classement par équipes :* 1re Angleterre (23 pts), 2e Ecosse (87 pts), 3e Irlande et **France** (129 pts), 5e Galles.

1908, à Colombes, 9 milles (14 kil. 800), — 1re J. Robertson (A), 2e Neaves (A), 3e Pearce (A).

*Classement par équipes:* 1re Angleterre (24 pts), 2e **France** (81 pts), 3e Irlande (104 pts). 4e Ecosse (136 pts), 5e Galles (237 pts).

1909, à Derby, 10 milles (16 kil. 090). — 1re Wood (A), 2e Bouin (F), 3e Loney (A). T.: 57'43".

*Classement par équipes :* 1re Angleterre (32 pts), 2e Irlande (77 pts), 3e Ecosse (107 pts), 4e **France** (111 pts), 5e Galles (187 pts),

1910, à Belfast, 9 milles 1/2 (15 kil. 200). — 1er Wood (A), 2e O'Neill (I), 3e Baldwin (A). T.: 54'2".

*Classement par équipes:* 1re Angleterre (35 pts), 2e Irlande (56 pts), 3e Ecosse (102 pts),4e Galles (139 pts). La **France** n'a pas terminé.

1911, à Newport, 19 milles 1/2 (15 kil. 200), — 1er Bouin (F), 2e Baldwin (A), 3e Wallach (F). T.: 54'44".

*Classement par équipes:* 1re Angleterre (38 pts), 2e Irlande (108 pts), 3e Ecosse (124 pts), 4e **France** (131 pts), 5e Galles (142 pts).

1912, à Edimbourg, 8 milles 3/4 (14 kil. 100). — 1er Bouin (F), 2e Scott (E), 3e Hibbins (A). T.: 51'46".

*Classement par équipes :* 1re Angleterre (40 pts), 2e Ecosse (88 pts); 3e Irlande (110 pts), 4e **France** (123 pts), 5e Galles (146 pts).

1913, à Paris (Juvisy), 10 milles (16 090) 1er Bouin (F), 2e Glover (A), 3 Keyser (F).

*Classement par équipes :* 1re Angleterre (38 pts), 2e **France** (61 pts), 3e Ecosse (96 pts), 4e Pays de Galles (150 pts), 5e Irlande (forfait).

## QUE SERA LE CROSS DE 1914 ?

La commission centrale de l'U S. F. S. A. a désigné les coureurs suivants pour nous représenter aujourd'hui à Chesham en Angleterre : Keyser, Bonvicini, Pouzette, Denis, Arbidi, Granger, Lalaimode, Pautex, Dudant ; d'autre part, comme il est aujourd'hui certain que le forfait de Keyser sera confirmé, c'est Grolleau qui aura le devoir de le suppléer.

Je ne passerai pas sous silence la regrettable abstention du champion de France, et ne prendrai pas au sérieux les raisons fournies. Lorsqu'on a remporté le Lemonnier, le championnat de Paris et le National, l'on doit à sa Fédération et à sa patrie d'adoption de lui apporter son concours. Personnellement je regretterai beaucoup cette absence que je ne m'explique autrement que par la crainte de ne remporter qu'une place honorable.

Dans ce cas, Bonvicini devient notre chef de file. Je pense beaucoup de bien de ce jeune coureur, qui est certainement un futur champion de France, l'homme est à bonne école, aussi pouvons-nous espérer qu'il se présentera en pleine possession de tous ses moyens

Denis, Pouzette, Lalaimode arriveront certainement ensemble et à peu d'intervalle, mais je crains que leur place ne soit pas supérieure à la 17e ou 18e.

Pautex, Granger qui me paraît actuellement en très mauvaise forme, Grolleau, Arbidi et Dudant, compléteront la quadruplette, mais pas assez brillamment pour espérer une place de troisième devant l'Ecosse et le Pays de Galles. Je crois que nous serons obligés de nous contenter d'un petit match avec les Gallois pour la dernière place.

Devant accompagner et manager le team, je m'emploierai de mon mieux pour que nous sortions victorieux. Individuellement je crois à la victoire de Glover, champion du Nord et 2e de l'International de 1913, de Nicholls, champion du Sud, ou encore de G. Ruffel, le vainqueur du National anglais.

Toutefois je ne crois pas que des hommes fassent oublier la classe des Scott et Hibbins.

Il est à souhaiter que le cross des Cinq Nations devienne au plus tôt celui des six, par l'admission de la Suède qui en a fait la demande, et plus tard celui d'Europe, lorsque des pays comme l'Allemagne, la Belgique et la Finlande, qui pratiquent ce sport, se feront représenter dans la compétition actuelle.

Les Américains, qui viennent d'organiser chez eux ce sport qui n'était guère, avant les Jeux Olympiques de Stockholm, qu'à l'état embryonnaire, se décideront à leur tour, dans un temps plus ou moins rapproché, à solliciter du Board leur participation.

Et nous assisterons d'ici quelques années à l'une des plus belles épreuves internationales.

Souhaitons-le pour le bel et noble sport qu'est le cross-country.

JEAN BOUIN.

## NOS MATINÉES D'ABONNÉS

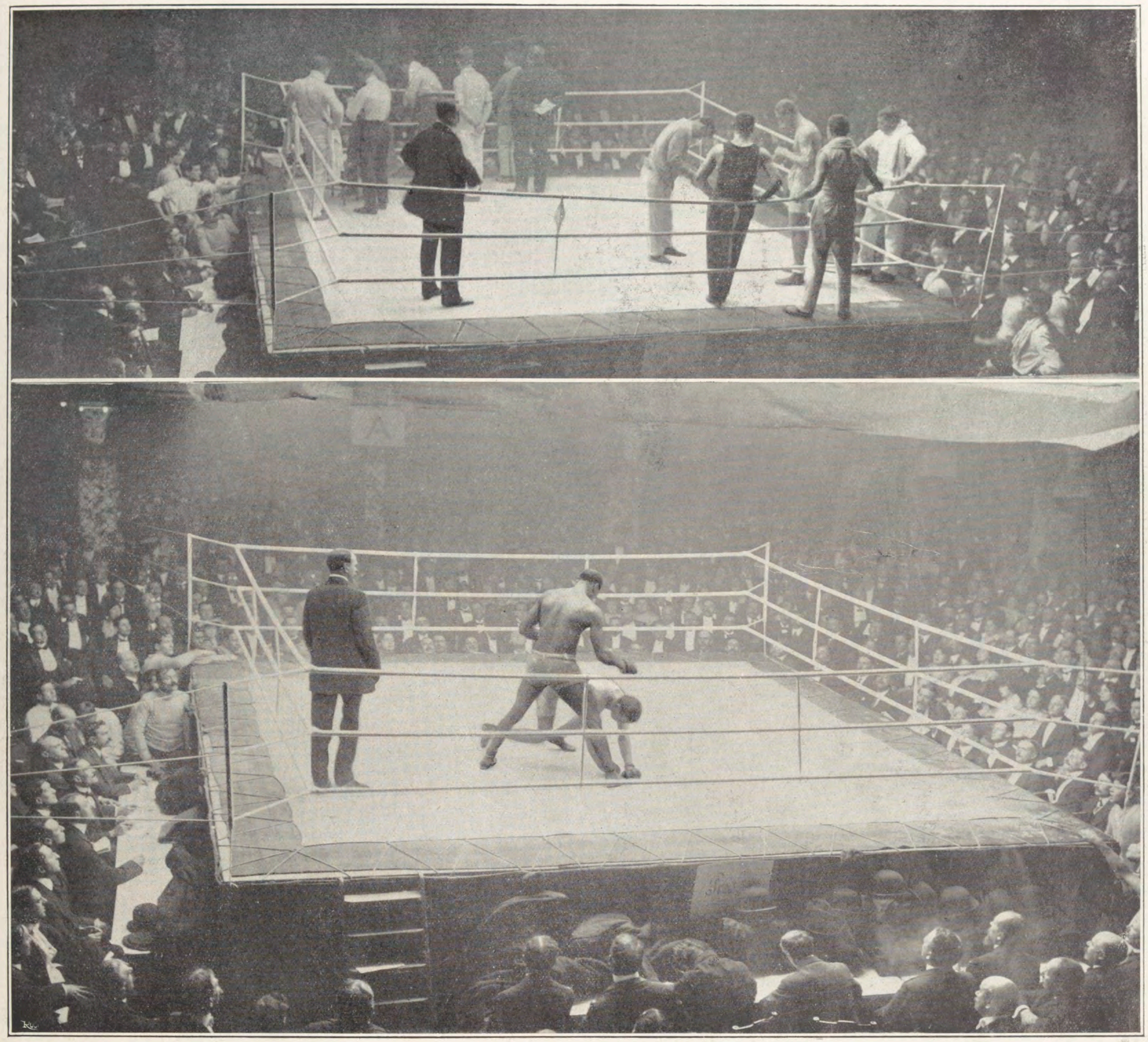
C'est le mardi 21 avril, à 3 heures 1/2, que sera donnée, au *Théâtre Femina*, la première de nos matinées d'Abonnés de la saison. Nos lecteurs et lectrices se souviennent encore du vif succès que rencontrent toujours ces spectacles dont le programme, soigneusement choisi, comprend les noms des artistes les plus réputés des scènes parisiennes.

Quatre matinées seront, cette année encore, offertes à nos abonnés ; elles seront données les 21 avril, 11 mai, 6 et 27 juin.

Chaque abonné a droit à deux places par an Pour chaque matinée, les coupons d'invitation *valables pour deux personnes* sont remis aux 250 abonnés qui se présentent *les premiers* au bureau de location du *Théâtre Femina, munis de leur bande d'abonnement*.

Les abonnés dont les demandes nous parviennent après la clôture de la liste d'invitations pour une matinée prennent de droit rang pour la matinée suivante.

Un certain nombre de places sont réservées à nos abonnés des départements. Leurs demandes doivent nous parvenir dix jours au moins avant la date fixée pour la matinée à laquelle ils désirent assister.



**CARPENTIER VA A TERRE**

*Au cours de la 10e reprise, Carpentier alla à terre, non pas, comme Joë Jeannette à la première, sur un coup, mais en glissant. Le mulâtre, très sportivement, l'aida à se relever. En haut, les préparatifs du combat : la pose des bandes et des gants.*

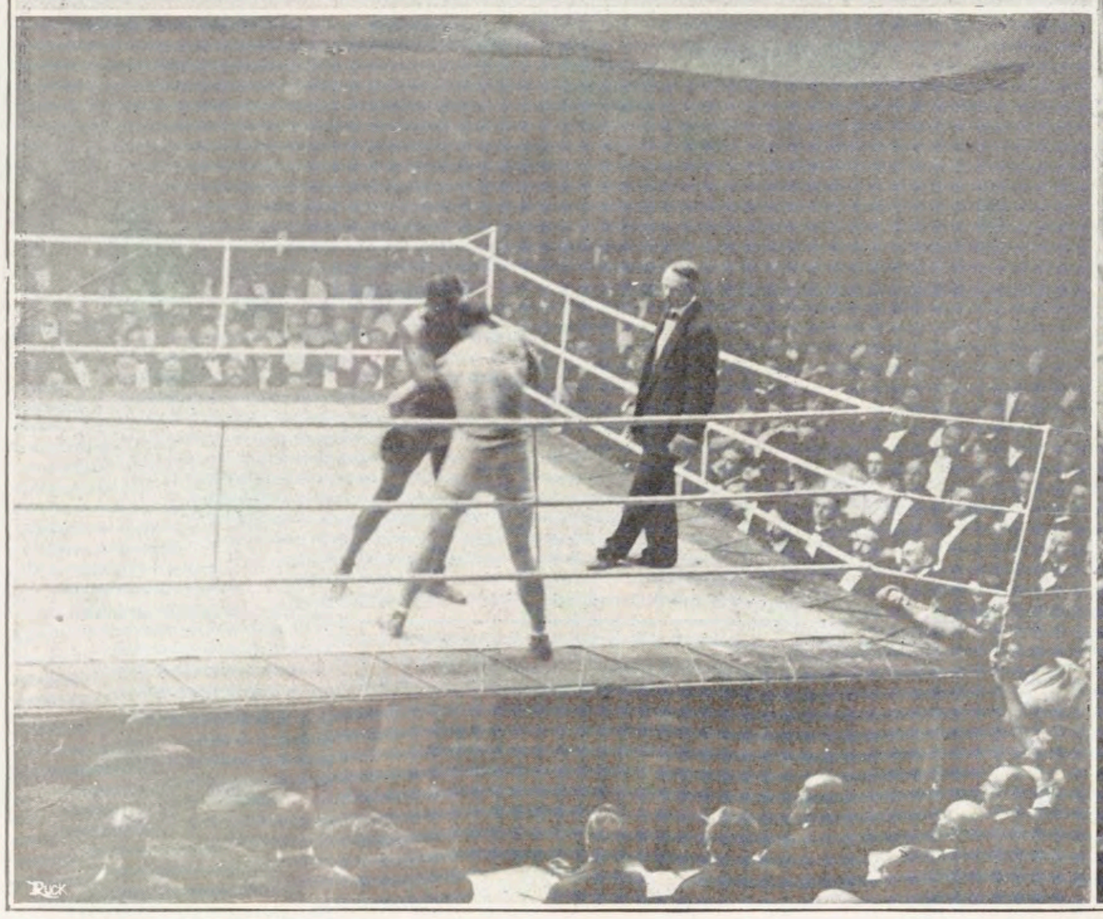
# JOE JEANNETTE A BATTU CARPENTIER

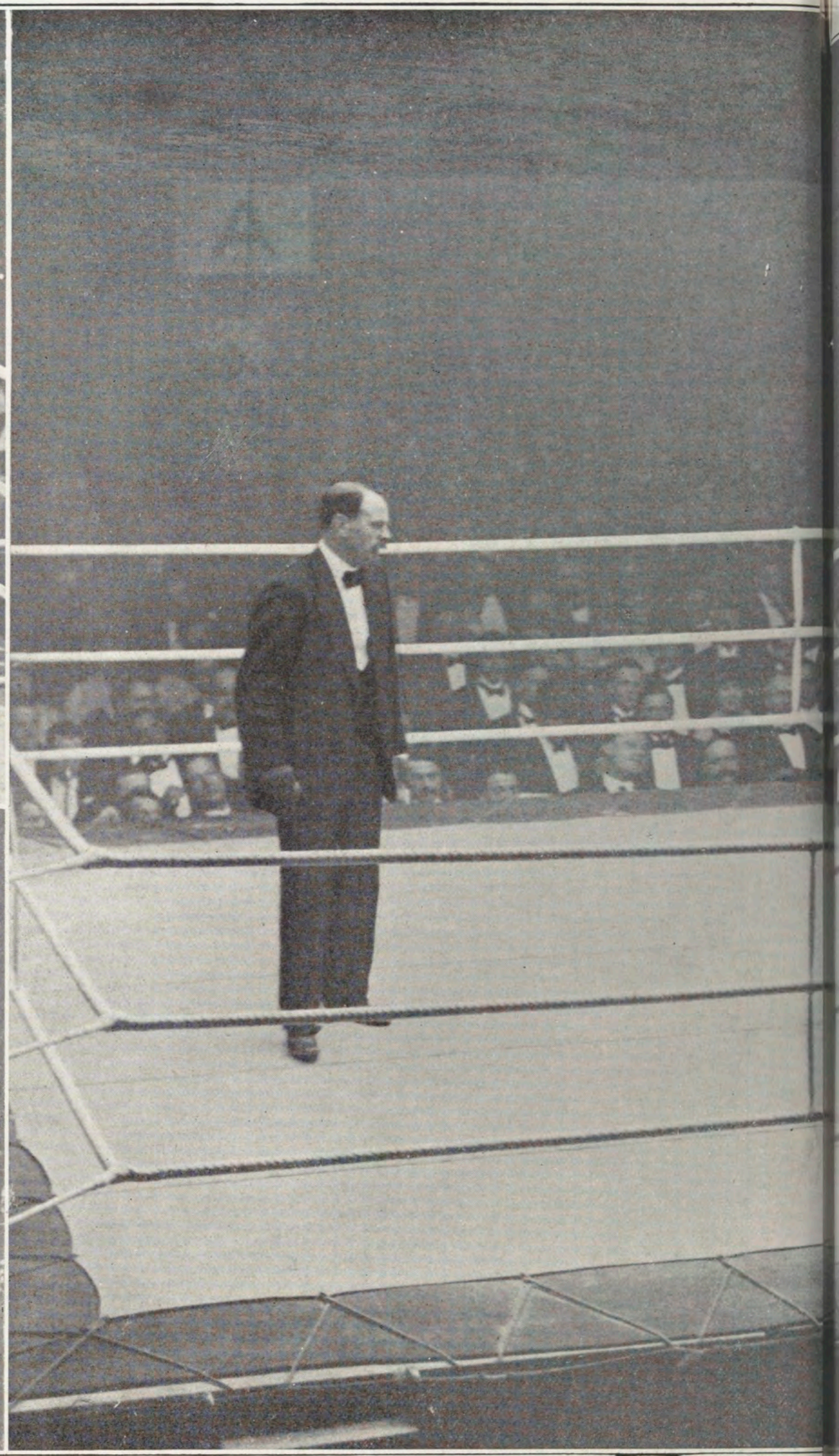
PAR JACQUES MORTANE

Joë Jeannette a battu aux points Georges Carpentier, samedi dernier, à Luna-Park, en 15 reprises. Tel est le fait brutal. Mais ce qu'il convient de dire, c'est que le Français est sorti de cette défaite considérablement grandi. Si, en étudiant son record l'autre jour, nous avions eu le droit de faire quelques restrictions, ce droit a maintenant disparu. Carpentier a fait le plus beau combat que l'on pouvait imaginer, dépassant les espérances de tous ceux qui consentent à voir avec loyauté et impartialité. Nous avions déclaré que sa victoire ne pouvait être envisagée. Nous avions raison, mais combien cet échec relatif vaut mieux pour notre représentant que dix victoires sur un Bombardier Wells, sans consistance ! Je prétends même que le Lensois aurait peut-être pu triompher s'il avait moins abusé des clinches et s'il s'était contenté de combattre à distance. N'est-ce pas le plus éloge que l'on puisse lui adresser ? Carpentier fut plus précis que cette merveille de science qu'est Joë Jeannette, il fut plus rapide et, sous le rapport du courage et de la résistance, montra les qualités sans quoi on ne peut espérer devenir champion.

Je répéterai ce que j'ai déjà écrit : le service militaire fera le plus grand bien à notre homme. Pendant trois ans, il vivra une existence saine, il pourra continuer à s'entraîner pour entretenir sa vitesse et son adresse, il combattra peut-être de temps en temps, gagnera probablement les 10 kilos qui lui manquent et, à son retour, il deviendra facilement champion du monde toutes catégories. Ce qui lui fait défaut à l'heure actuelle, c'est le poids. Il est trop léger ! Mais quelle belle carrière il peut faire s'il engraisse, quel rêve admirable le galibot peut vivre !

Ceci dit, constatons cependant pour répondre aux partisans du Français, trop aveuglés par la partialité, qu'il ne pouvait y avoir de discussion au sujet de la décision à prendre. Notre confrère, Frantz Reichel qui arbitra avec la compétence que personne ne songe à lui contester, rendit le seul verdict qu'imposaient les circonstances. Carpentier lui-même, le premier moment d'énervement passé, doit en être convaincu. D'ailleurs les protestations ne furent pas très nombreuses, mais elles sont regrettables, car elles furent élevées par quelques notabilités, souvent mieux inspirées. Et c'est un mauvais service à rendre à un homme que de vouloir l'imposer à une place qu'il ne mérite pas. Être battu de peu par un Joë Jeannette est un succès considérable qui n'a nul besoin d'être sali par une injustice. Voilà ce dont auraient dû se souvenir



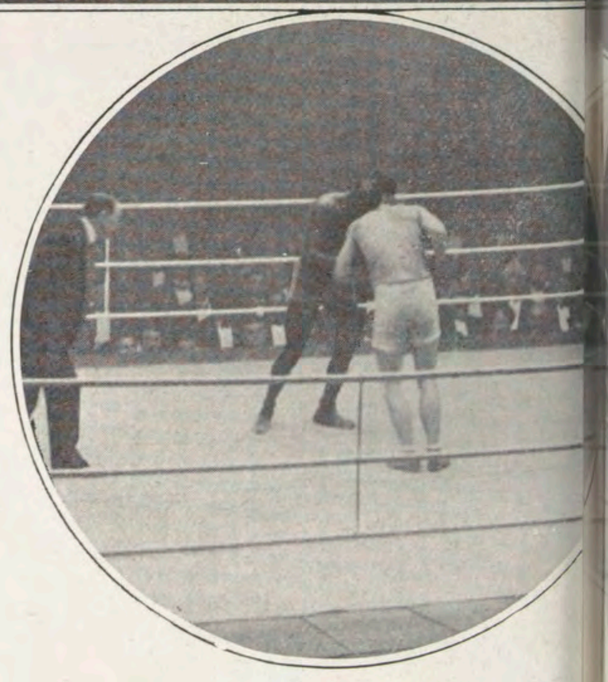



**LE DÉBUT DU COMBAT**

*En haut, les deux adversaires s'observent au début du premier round : Carpentier a une garde fermée, tandis que Joë Jeannette conserve un jeu très ouvert. En bas, un corps à corps.*

**LE DEBUT DU**

*C'est devant la plus grande assistance salle, que se déroula le match fantas- pentier et Joë Jeannette. La*



**LE COMBA**

*Jamais on n'avait assisté à une renco scientifique, plus an*

ceux que leurs paris ou leurs sentiments ont égaré après le match.

Carpentier a prouvé qu'il était l'un des cinq meilleurs hommes actuels de la catégorie des poids lourds, alors qu'il n'est que mi-lourd.

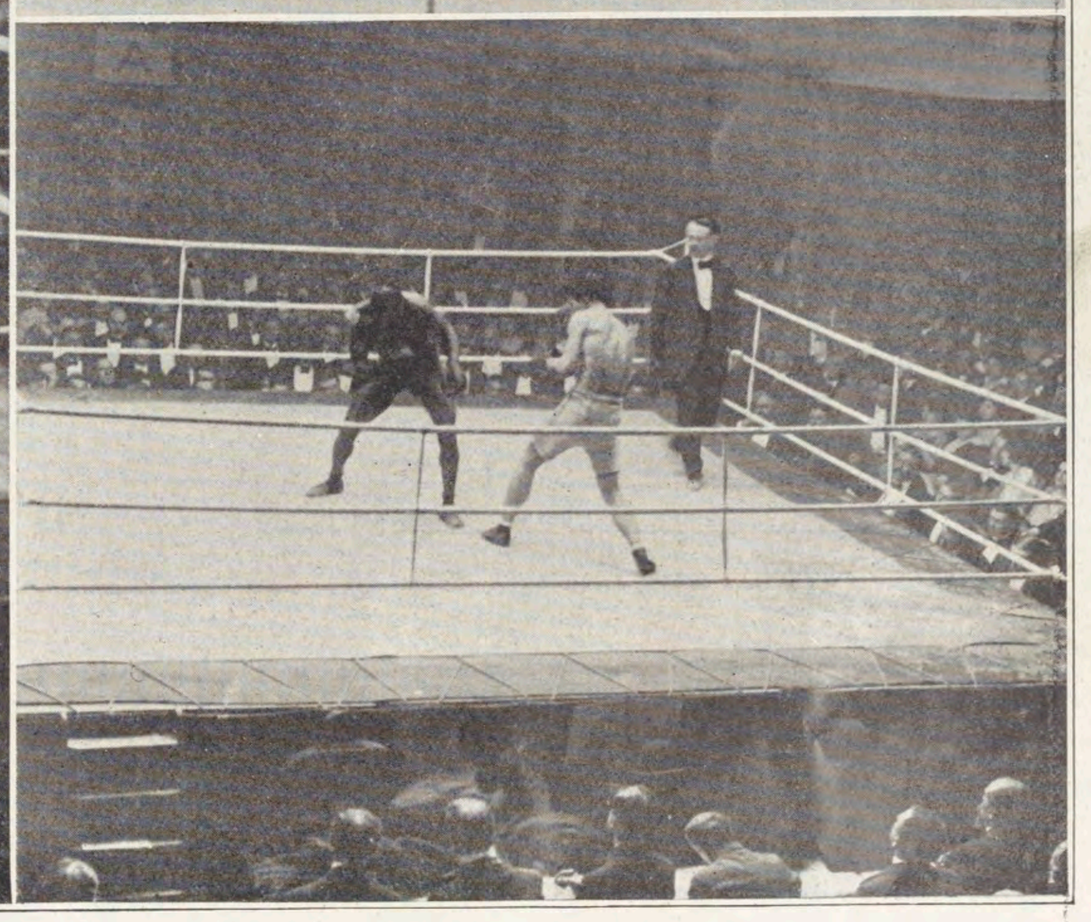
Il a fait mieux que Fitzsimmons à un âge où les jeunes gens ont d'autres préoccupations que celles de faire toujours mieux et où aucun ne possède une célébrité aussi mondiale : Carpentier, Brindejonc des Moulinais sont deux héros ayant 40 ans à eux deux et ce sont deux Français. Qui osera dire après cette constatation que notre race est en décadence ?

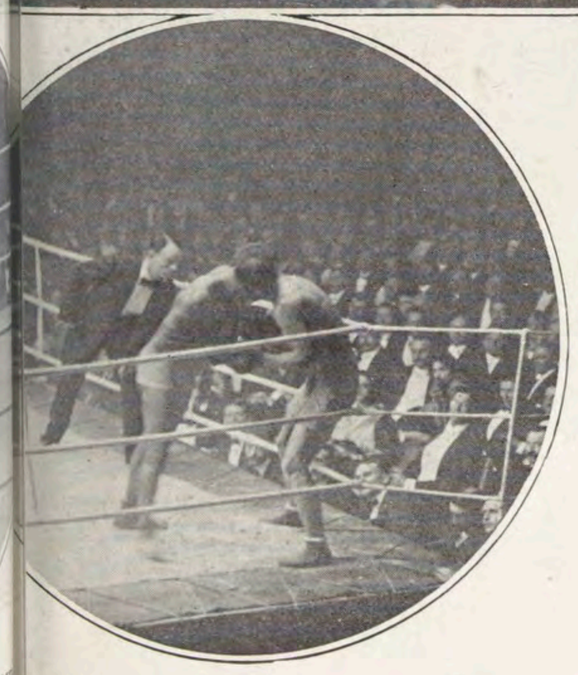
A l'heure actuelle seuls se trouvent en présence pour le titre suprême : Sam Langford, Joë Jeannette, Georges Carpentier, Gunboat Smith et, à la grande rigueur Jack Johnson. Le plus jeune, le plus léger est notre champion !

Le vainqueur de samedi est devenu l'admirateur le plus enthousiaste de Carpentier. Il considère qu'il n'a jamais boxé d'homme plus scientifique et plus résistant. C'est là un témoignage précieux à enregistrer.

Que va faire maintenant le Français ? A qui va-t-il être opposé ? Je ne parle pas bien entendu du match qui le mettra aux prises, à Blois, le 13 avril, avec ce bon O'Mara, *alias* Ashley Williams, qu'on fait passer maintenant pour un champion canadien ! Je ne m'occupe que des combats sérieux lui permettant de continuer sa marche, sa course triomphale vers les plus hauts honneurs ! La question devient délicate : en boxe, meilleur on est, moins on combat, car on ne trouve plus d'adversaire digne de soi. Le summum pour un champion pugiliste est de se reposer, mais ce n'est pas ainsi qu'on peut tirer profit de sa valeur, hélas !

Je ne vois qu'un combat passionnant pour le moment : ce serait la revanche du match Joë Jeannette-Carpentier Ah ! l'émotionnante rencontre ! L'angoissant spectacle en perspective ! Cette fois, ce ne serait pas en 15, mais en





**DERNIER ROUND**

*qui ait été jusqu'ici réunie dans une tique, mettant aux prises Georges Carrecette atteignit 180.000 francs.*

**UN RAPPEL A L'ORDRE**

*En haut, le directeur du combat, notre confrère Frantz Reichel rappelle à l'ordre Joë Jeannette qui a tenu son adversaire en le frappant. — En bas, la tactique offensive des deux rivaux.*

**EGHTING "**

*gting ou combat corps à corps, ait été plus ime temps plus efficace.*

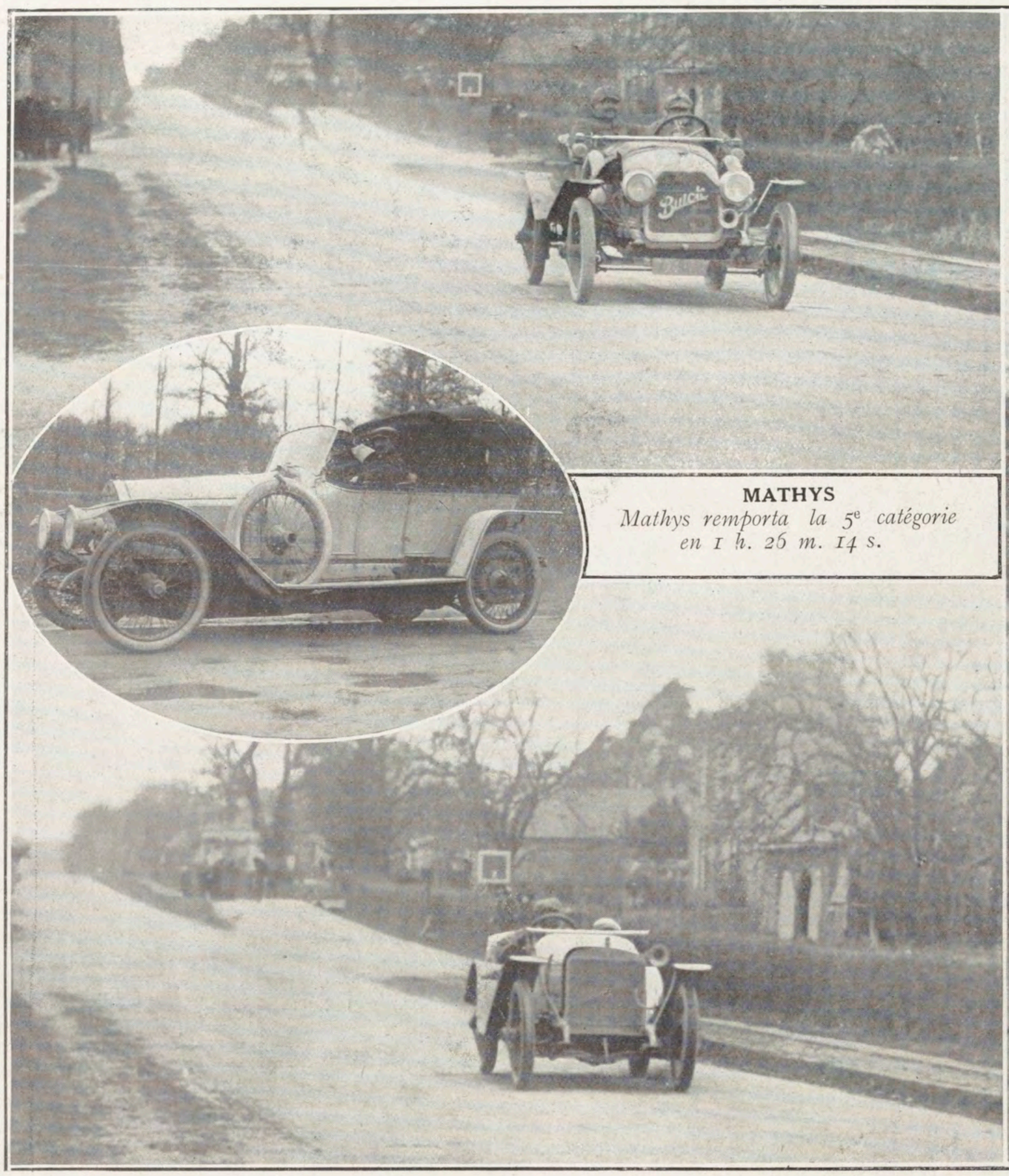
20 rounds que le contest devrait se dérouler. J'ai la conviction que si, samedi, il y avait eu 5 reprises de plus, Joë Jeannette aurait gagné plus nettement encore et sans doute par abandon. Et je ne suis pas le seul de cet avis : le combat aurait été la réédition de celui de Carpentier contre Billy Papke. Au Français, s'il ne pense pas ainsi, de nous le prouver et de proposer cette combinaison. On a fait 180.000 francs de recette l'autre soir, là on atteindrait 200.000 francs, tant les sportsmen seraient assurés d'assister à une soirée d'émotions fortes !

Pourtant, on peut répondre que c'est à partir de 15 rounds, que l'amaigrissement subi par Jeannette — car n'oublions pas que le poids fut un sérieux handicap pour le mulâtre samedi dernier, peut-être plus sérieux que celui de Carpentier plus léger de 15 livres — le mettrait en difficulté et l'épuiserait. Donc, cette raison ajoutée aux autres rendrait encore plus émouvante une revanche que nous désirons tous, car elle seule peut nous répondre à ce point d'interrogation, si glorieux pour tous les Français : Carpentier peut-il d'ores et déjà disputer le titre de champion du monde toutes catégories ?

Evidemment, peut-être serait-il prématuré de supposer que notre représentant serait capable de vaincre un Sam Langford, mais il peut le tenter. A chacune de ses exhibitions, Carpentier se montre meilleur que précédemment. Quelle que soit la difficulté de la rencontre à laquelle il est appelé, il fait toujours l'admiration du public. C'est un grand athlète !

Et nous pouvons être fiers de penser que, nouveaux venus à la boxe, nous avons comme représentants : Georges Carpentier, dans les poids mi-lourds; Bernard, dans les poids moyens ; de Ponthieu, dans les poids plume, et Ledoux, dans les poids coq. Soyez convaincus, qu'avant peu, si toutefois le match peut être conclu, l'un des membres de ce quatuor inscrira son nom sur le palmarès des championnats du monde.

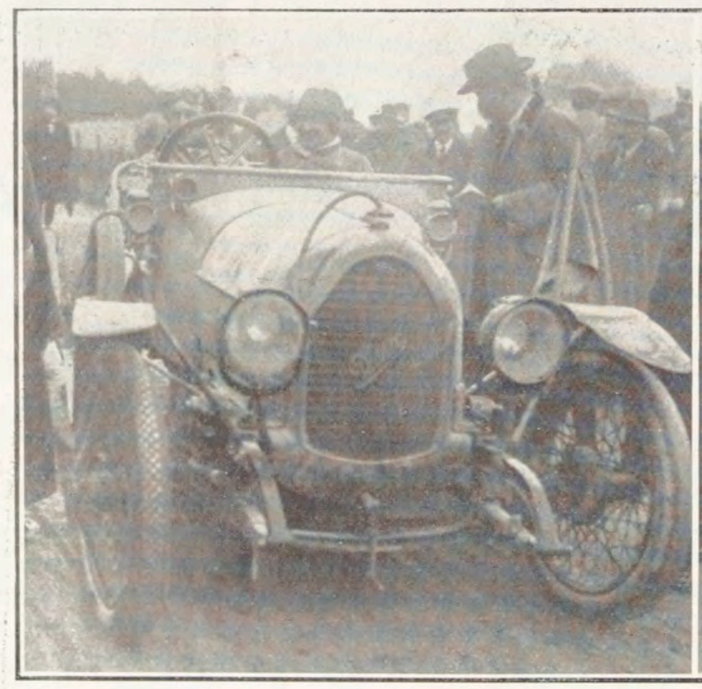
JACQUES MORTANE.



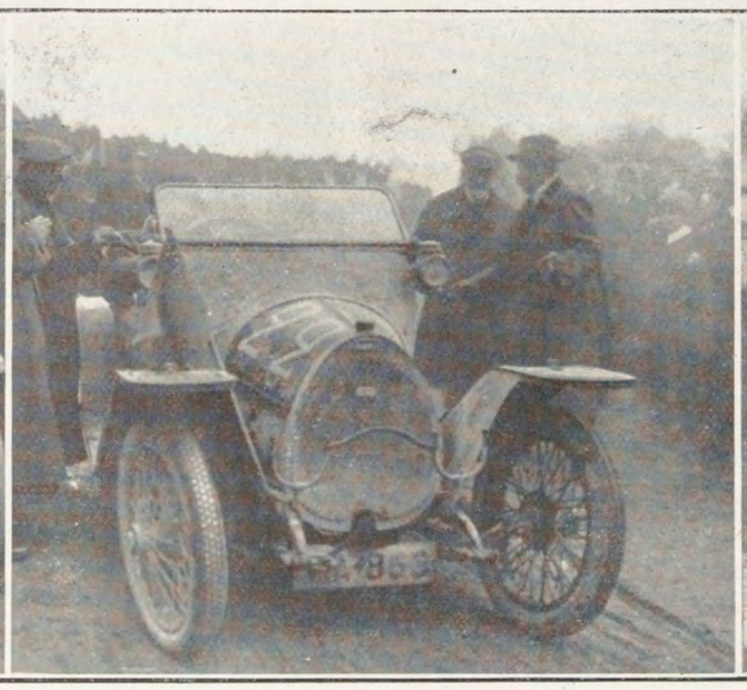

**MATHYS**
*Mathys remporta la 5e catégorie en 1 h. 26 m. 14 s.*

**ABIT EN VITESSE**
*Abit, qui était grand favori dans l'épreuve, fut victime d'un incident de course qui le retarda. — En médaillon : l'excellente* Lorraine-Diétrich, *qui a permis à nos collaborateurs de suivre toutes les phases de l'épreuve.*

**DELAUNAY VAINQUEUR DE LA**
*Les concurrents encore qualifiés après la onzième étape d vitesse. Le parcours comportait exactement 108 kilomètr 94 kilomètres à l'heu*



**SEGUIN**
*Seguin remporta la troisième catégorie, en 1 h. 26 m. 35 s.*



**LA BUGATTI DE FRÉDÉRICK**
*Frédérick se classa en tête de la deuxième catégorie, en 1 h. 36 m. 13 s., sur* Bugatti.

**DE MARNE VAINQUEU**
*L'excellent conducteur, de Marne, prit la seconde place victoire dans sa catégorie, ayant, avec sa 10 cheva*

## LE TOUR DE FRANCE AUTOMO

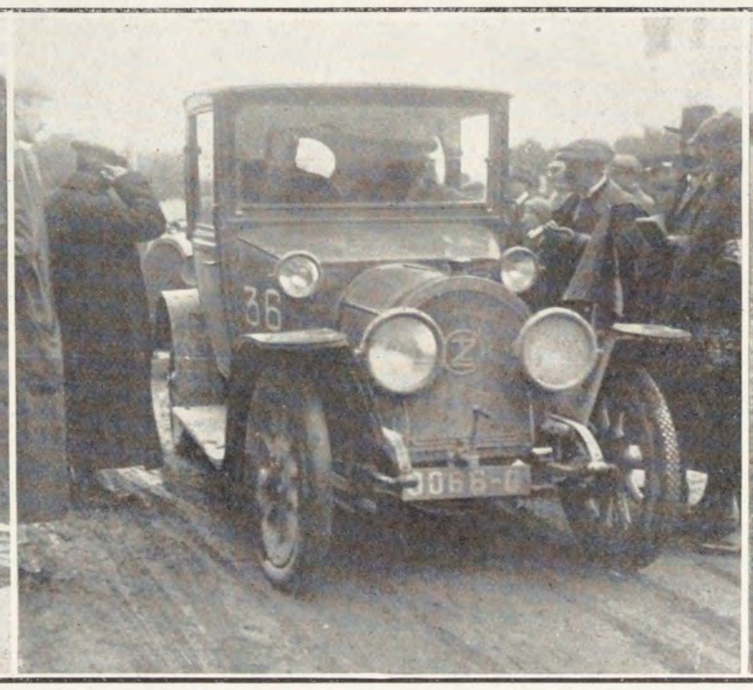
La course de cent kilomètres réservée aux concurrents du Tour de France, s'est disputée dimanche dernier, sur le circuit de la Sarthe, aux portes du Mans. On sait que ce circuit, qui mesure 54 kilomètres de tour, est de beaucoup le plus beau et plus rapide que nous ayons jamais eu en France. D'autre part, l'Automobile Club de l'Ouest et de la Sarthe s'étant chargé de l'organisation de cette épreuve, c'est combien tout a été parfait, service d'ordre et mesures de sécurité.

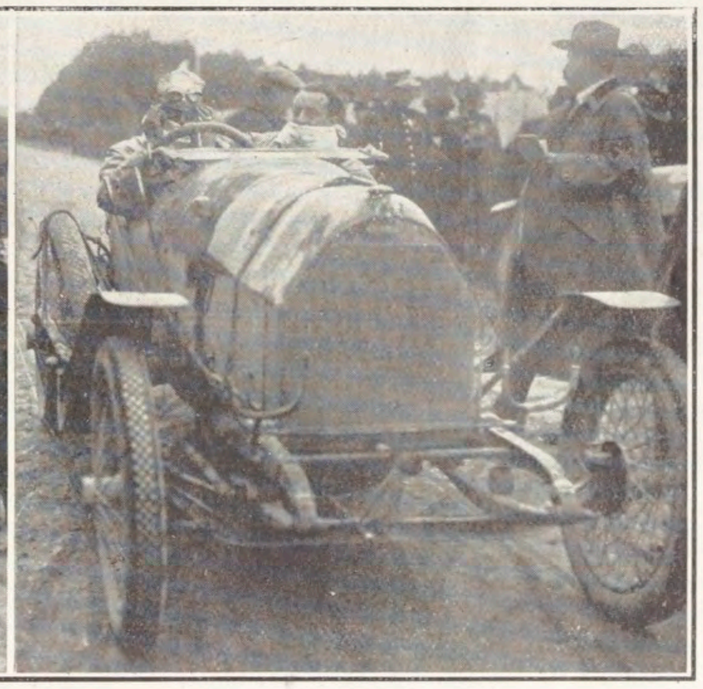
Cette course de cent kilomètres, empruntant deux tours du circuit, a fait une course de 108 kilomètres ; et ces voitures de tourisme, qualifiées de

**RAVAND**
*Ravand, sur* Barré, *effectua le parcours en 1 h. 35 m. 42 s.*

**LES 100 KILOMÈTRES DU MANS**
*...rance ont disputé le 22 mars au Mans, une course de ...a remporta la victoire en 1 h. 8 m. 40 s., soit à plus de ...n:* (Voiture Pierron).

**THOMAS A LA POURSUITE DE DE MARNE**
*Thomas, qui pilotait la voiture d'Auzemery, fut retardé par la rupture de son tuyau d'essence. Il fit néanmoins une très belle performance, prouvant la valeur de sa voiture* Barré. — *En médaillon : le départ de Thomas.*





**A QUATRIÈME CATÉGORIE** (Clichés de nos envoyés spéciaux).
*...lassement général, derrière Delaunay, mais il remporta la ...parcours en 1 h. 21 m. 35 s.* (Voiture Grégoire).

**Mme BARBIER**
*Mme Barbier fut très applaudie, elle se classa 2e de la 4e catégorie en 1 h. 38 m. 25 s.*

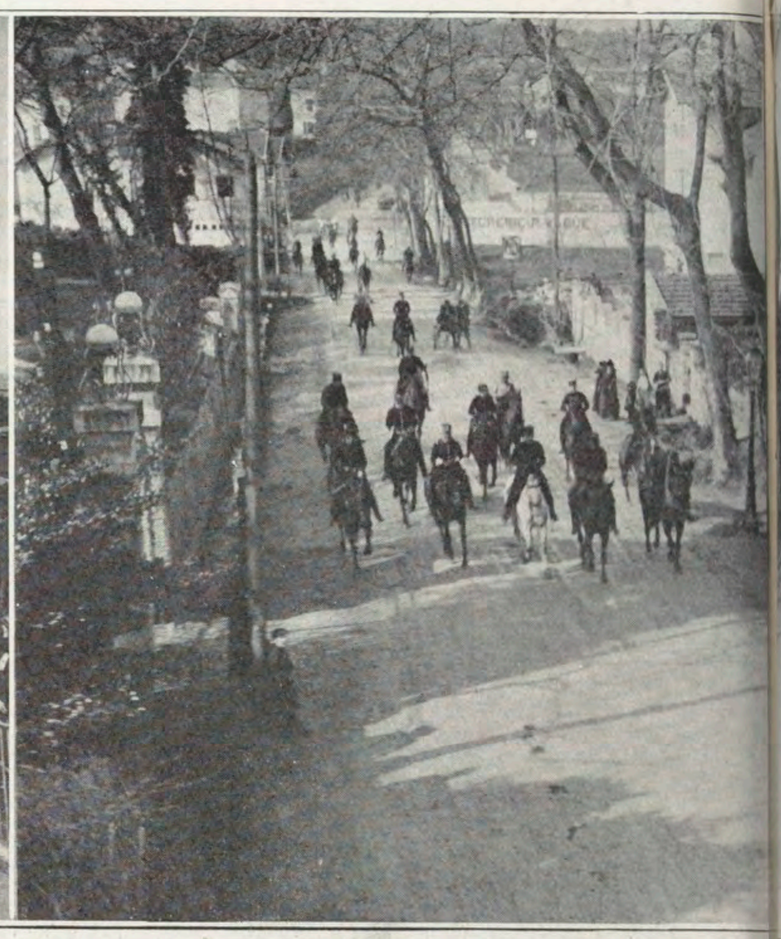
**BERIA**
*Beria accomplit les deux tours de circuit, en 2 h. 56 m.*(Voiture Aquila Italiana).

## LES 100 KILOMÈTRES DU MANS

...evaux, ont trouvé le moyen, après la dure randonnée qu'elles accomplirent ...ps le 1er mars, de réussir des performances dont bien des voitures de course ...ent jalouses. On a fait bien près du cent de moyenne au tour, exploit plus qu'ho...ble. Les moteurs des treize concurrents restés sur la brèche, ronflant comme des toupies, s'entendaient à deux kilomètres de distance et tels des bolides, les voitures passaient en trombe devant les nombreux spectateurs, venus non seulement du Mans et des environs, mais aussi de Paris, tant il est vrai qu'une course intéressante attirera toujours les sportsmen, amateurs des belles performances automobiles.

**LE DÉPART DES CONCURRENTS A BIARRITZ**

*Soixante-sept concurrents sont partis de Biarritz le 11 mars pour gagner Paris. Le départ a été donné sur la grande plage, par le général Louvat, président de la commission d'organisation du raid Biarritz-Paris.*

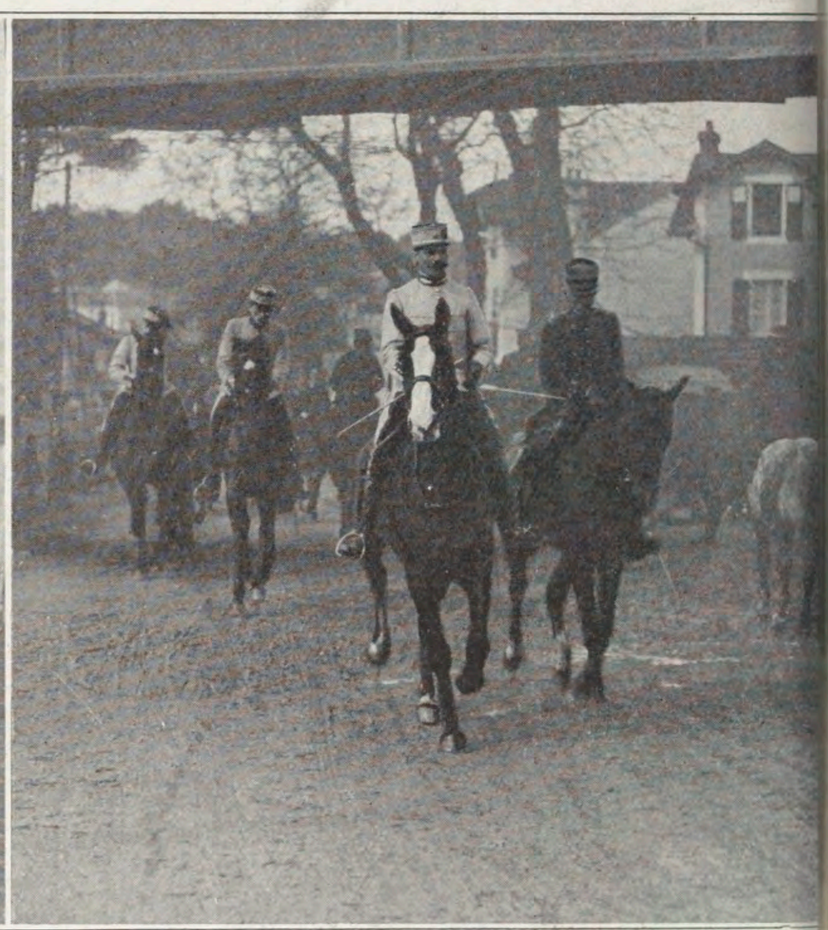


**SUR LA ROUT**

*La randonnée a commencé à une allure tranquille. ainsi : Biarritz, Pau, Toulouse, Montauban, Limoges,*

**UN CONCURRENT EXAMINE SON CHEVAL**

*Beaucoup de concurrents de l'an dernier, se retrouvèrent au départ. Le lieutenant Crespiat, qui remporta en 1913 le raid sur sa jument « Bibi », abandonna à Brive.*



**LA TRAVERSÉE D'UN VILLAGE**

*Le raid hippique Biarritz-Paris qui vient de se terminer a susc un énorme intérêt sur tout le parcours.*

## LE RAID HIPPIQUE BIARRITZ-PARIS

Accomplir à cheval un parcours qu'il ne faut pas estimer à moins de 1.100 kilomètres, marcher chaque jour par la pluie, le vent, la bourrasque et terminer la randonnée en couvrant 394 kilomètres en 48 heures, c'est ce qu'on n'aurait osé imaginer jusqu'ici.

On avait applaudi l'an dernier au courage du lieutenant Crespiat qui avait réalisé du 163 kilomètres dans une journée ; on doit admirer sans réserve le courage de M. de Berterèche de Menditte, capitaine de territoriale, homme solide et bon vivant, mousquetaire moderne et que nos imaginations d'enfant ont créé au récit des aventures extraordinaires des livres d'Alexandre Dumas. A 46 ans, le capitaine de Berterèche qui fut, il y a 17 ans, champion du saut en largeur et en hauteur, est resté aussi svelte, aussi souple qu'un jeune homme. Ce qu'il a fait le dit, au surplus, éloquemment.

Nous n'avons pas l'intention de reprendre ici l'historique quotidien du raid. Partis de Biarritz, d'abord, pour Pau et Toulouse, les concurrents arrivèrent dans cette ville en excellent état, l'effort était, jusqu'alors modeste, et trois abandons seulement furent enregistrés. De Toulouse à Limoges la pluie fit rage, et les défections furent plus nombreuses. Ce fut d'abord celle du lieutenant Crespiat, dont la jument — la gagnante du raid de 1913 — tomba boiteuse. Aux environs de Limoges 50 concurrents restaient en excellent état. A Limoges, ils n'étaient plus que 45 en état de repartir. De la pluie, un parcours extrêmement accidenté, deux facteurs gênants pour cavaliers et montures, mais qui ne peuvent toutefois attaquer les courages bien trempés... trop trempés même.

A Châteauroux, un favori, le lieutenant Pichon, vainqueur du Tour de Paris 1913, abandonne. Sa petite jument bretonne, si résistante pourtant, est couronnée.

A Orléans, c'est le lieutenant Hubin qui arrive premier, — 259 kilomètres en 32 heures — depuis Limoges, le parcours s'effectue à allures libres ; c'est la course en somme, la course qui doit être raisonnée, étudiée, qui demande du sang-froid, une parfaite connaissance du cheval, et une bonne dose de cou-

**LE VAINQUEUR**

*Le capitaine de territoriale Pierre « Cabri » a pris la premi*

**E PAU**

*'itinéraire comportant 1.100 kilomètres était fixé hâteauroux, Orléans, Etampes, Vincennes.*

**UN GROUPE DE CONCURRENTS**

*Le capitaine Lebrun, du 20e d'artillerie, que l'on aperçoit dans le groupe, à droite, prit la seconde place l'an dernier dans le même raid, derrière le lieutenant Crespiat.*

**LE COMMANDANT PEYNEAU**

*e commandant Peyneau fut en tête jusqu'à Orléans, où il rétrograda terrassé par la fièvre.*

**LE LIEUTENANT ESCUDIER**

*Le lieutenant Escudier du 1er cuirassiers, vainqueur en 1913, du raid hippique du* Matin *a pris, cette année, la cinquième place dans Biarritz-Paris, sur son pur-sang, «Lion».*

**BIARRITZ-PARIS**

*erèche de Menditte, sur son cheval de la grande épreuve.*

## — VICTOIRE DU CAPITAINE DE MENDITTE

rage. Etampes ! Le futur vainqueur, le capitaine de Berterèche arrive à 2 h. 5 ; il collationne, voit arriver le lieutenant Escudier, repart au trot. Il devait atteindre Vincennes, une demi-heure avant le lieutenant Frichon, le lieutenant Patureau-Mirand, le lieutenant Morand-Monteil, le lieutenant Escudier.

Cabri, le cheval du vainqueur, est comme celui du lieutenant Frichon, un superbe demi-sang anglo-arabe, âgé de 11 ans, solidement rablé; Cabri ne paraît nullement éprouvé par son rude effort. Il faut dire que son cavalier s'était tracé un horaire formel, dont il ne s'écarta jamais. Nous avons connu, en cyclisme, un homme, qui estimait que la victoire devait revenir à celui qui savait la préparer mathématiquement ; c'était Rivierre, gagnant de trois Bordeaux-Paris. Le capitaine de Berterèche de Menditte, observant les mêmes principes, obtint le meilleur résultat. C'est là que la théorie a du bon, nous en avons une preuve probante.

Quarante concurrents sont arrivés à Vincennes en état suffisant. A Etampes, il en restait encore trente-six en course.

Aucun accident ne s'est produit, tous les records ont été battus : celui de la vitesse, de l'endurance et du déchet minimum. Quarante arrivés sur soixante-sept partants, voilà un résultat qu'on ne pouvait prévoir.

C'est un beau succès, une démonstration éloquente et qui ne laissera pas que de contrister quelques détracteurs farouches qui considéraient l'épreuve proposée à des officiers de complément comme une véritable folie, une prime à l'imprudence. Aucun des chevaux ayant atteint le but n'a eu véritablement besoin de soins vétérinaires. On a fait mieux que les années précédentes. Et le mieux ne fut pas l'ennemi du bien.

C'est une constatation qu'il faut enregistrer avec satisfaction.

Cette belle épreuve a prouvé que si l'on connaît les limites des moyens humains, on ne connaît pas encore celles des moyens du cheval.

René Bierre.

# TARBES BAT LE R. C. F.

**UN COUP DE PIED DE L'AVANT TARBAIS GALIAY**

*Dimanche dernier, à Colombes, le Stadoceste Tarbais a battu par 3 points à rien, le Racing Club de France, se classant ainsi définitivement pour la finale du championnat de France de football rugby. Le Racing Club ne fournit pas son jeu habituel.*

# LONDRES BAT PARIS A L'ASSOCIATION

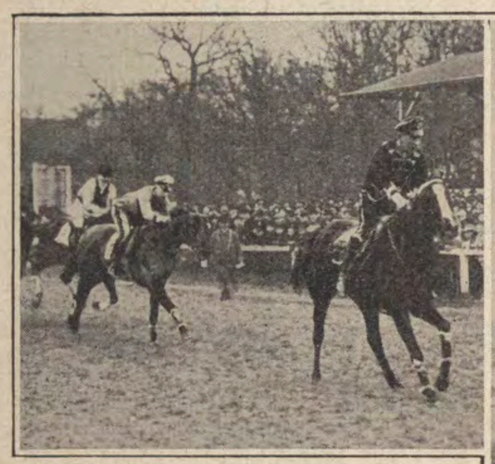
**CHAYRIGUES S'APPRÊTE A ARRÊTER**

*L'Association des Journalistes Sportifs a organisé, le 22 mars, un match entre une équipe représentative de la Ligue et un onze formé parmi les meilleurs joueurs de Londres. Ceux-ci gagnèrent par 5 buts à 1.*

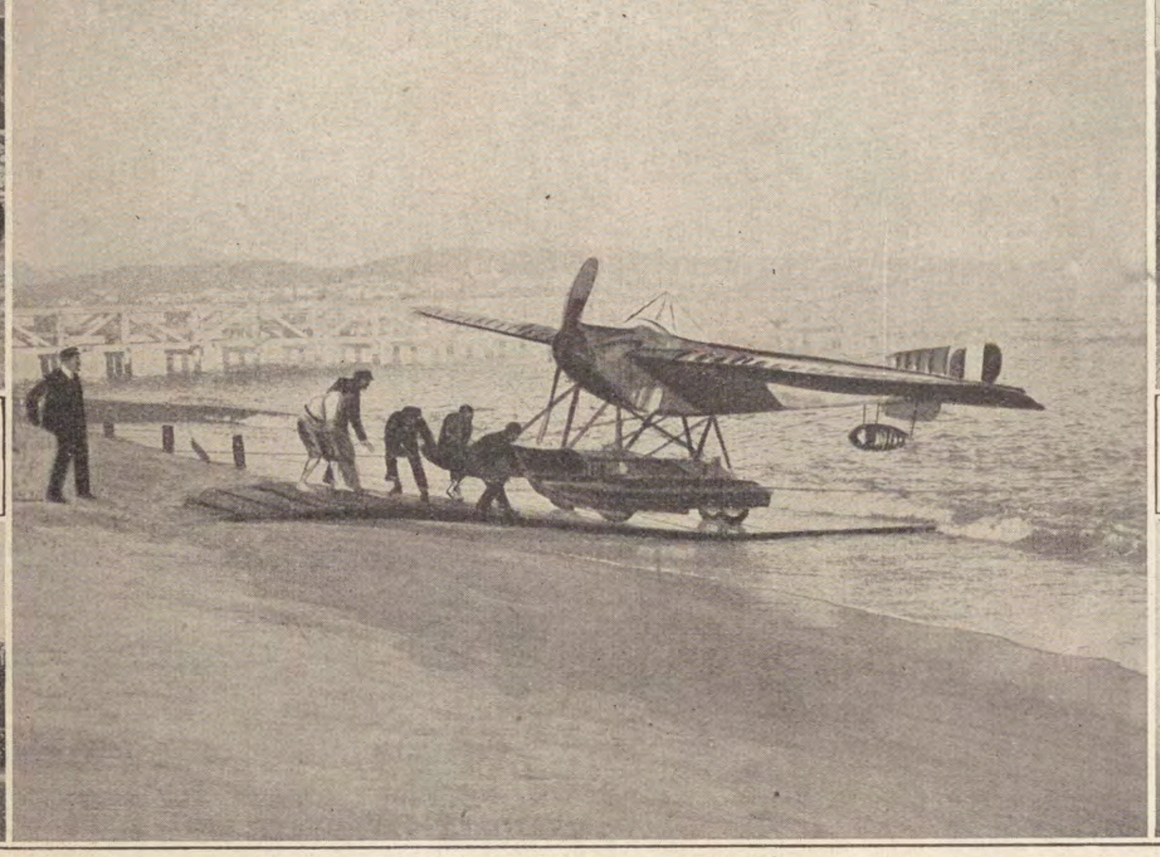
# LE BLOC-NOTES DE LA QUINZAINE

(Photographies de Farcy.)

*L'Aéro Club de l'Ouest et son président Pierre Gasnier ont organisé le 8 mars, à Angers, un meeting d'aviation avec Garros et Audemars. Comme les précédentes manifestations aériennes de l'Anjou, celle-ci a obtenu le plus grand succès. Une foule de plus de 50.000 personnes vint applaudir les deux champions du Morane-Saulnier-Gnôme.*



*La réouverture de la saison hippique en Allemagne. L'arrivée du Prix Havillaud, gagné par Choisy le Roi monté par M. de Saurna.*

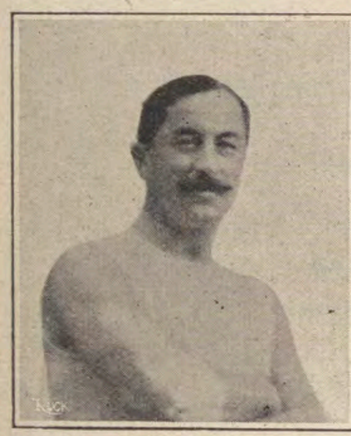


*Irène à M. Lefeuvre, montée par M. Lucien Dufour, a remporté le Prix des Dames et l'Omnium au concours hippique de Nantes.*

*Une vue du match Olympique Lillois-Football Club de Rouen. Les Lillois gagnèrent par 1 but à 0.*

*La mise à l'eau du* Nieuport-Gnôme *du lieutenant de vaisseau de L'Escaille, à Saint-Raphaël. On sait que les lieutenants de L'Escaille et Destrem, chacun sur leur* Nieuport-Gnôme, *volèrent de Saint-Raphaël à Ajaccio, soit 250 kilomètres, au-dessus de la mer.*

*Le nouvel aéroplane du type* Canard, *que vient de faire établir M. de Marçay. L'hélice est placée tout à fait à l'avant.*



*M. Moleux, qui a donné son nom à une Coupe challenge d'aviron qui se disputera sur 100 kilomètres.*

*Le Stadoceste Tarbais : en haut : Sentilles, Lacoste, Caujolle, Galiay, Dufour. Laterrade, Faure, Cazaious, Mousseigne, Lestogaray. — En bas ; Labeyrie, Pourteau Lavigne, Vogt, Gardeix.*

*Coupe offerte au Golf Club de Pau par l'hôtel Gassion et gagnée par le Major Collis.*

*Le contrôle d'arrivée, à la Turbie, de la course Paris-Nice-Monte-Carlo. La grande épreuve de tourisme organisée par notre confrère l'"Aéro" a remporté le plus vif succès.*

*Le malheureux aviateur Hanouille qui s'est tué à Saint-Sébastien, au cours d'une exhibition.*

*Le départ des éliminatoires du championnat militaire de cross-country des 3e et 5e corps d'armée, qui se disputèrent le 22 mars. La victoire est revenue à Fauché.*

*L'aviateur Dessouter ayant été amputé, à la suite d'un accident, se confectionne lui-même une jambe en bois.*

*Le match Olympique Lillois-Union Servannaise qui s'est disputé dimanche dernier, sur le terrain de la rue Olivier-de-Serres, a été gagné par les Lillois par 8 buts à 1.*

## NOTRE PROCHAIN NUMÉRO DOUBLE SERA CONSACRÉ AU CYCLISME SUR ROUTE

Le prochain numéro double de la *Vie au Grand Air*, paraîtra le 11 avril et sera consacré au cyclisme sur route. Ce numéro formera une véritable encyclopédie de ce sport déjà ancien en France, mais dont le succès grandit chaque jour. Parmi les rédacteurs de ce numéro, citons Petit-Breton, Emile Georget, Trousselier, François Faber, Huret, Thys, Lapize, etc. Des noms tels que ceux-ci se dispensent de commentaires.

*PROPOS D'UN SPORTSMAN*

# Encore une affaire!

*En France il faut toujours qu'il y ait une affaire. Dans le monde politique on ne les compte plus. Dans le monde sportif, on les compte encore, mais elles sont déjà nombreuses.*

*Et nous avons depuis samedi l'affaire Carpentier-Joë Jeannette.*

*Vous la connaissez déjà. L'arbitre, notre excellent confrère Frantz Reichel, ayant déclaré Joë vainqueur, les partisans de Carpentier rugirent et l'excellent Tristan Bernard en tête déclarèrent que c'était une abomination, un scandale.*

*Ils se basèrent sur ce fait incontestable que Carpentier, au cours des quinze rounds, eut tous les avantages. Il toucha plus souvent, mit Jeannette à terre au premier round, et fit preuve de plus de science.*

*Si le verdict doit être basé sur ces divers points, et si la boxe est ainsi assimilée à l'escrime, il n'y a aucune doute : Carpentier avait gagné.*

*Mais j'avoue être de l'avis contraire et considérer avec Reichel que ce qu'il importe de juger c'est l'importance effective du résultat, l'état général auquel ont été conduits progressivement les deux hommes, c'est-à-dire juger celui qu'on a mené le plus près du* knock-out *qui a fait défaut.*

*Dans ce cas, somme toute, Carpentier, tout comme à Dieppe, était fini.*

*Mais j'ai, en vain, essayé de convertir mon voisin. Il était carpentieriste, et à chaque coup reçu par* Georges, *comme il appelait notre champion, il s'écriait : « Jeannette est fichu! Avez-vous vu celui-là? »*

*Je lui fis en vain observer que c'était* Georges *qui encaissait. Il me répliqua très sérieusement : « C'est bien pour cela! Jeannette se fatigue à le frapper. »*

Moralité : *Ne nous frappons point, cela fatigue!*

*WHIPPER.*

*AUTOMOBILE*

# Les derniers événements sportifs

## Concours de motocycles et courses de voitures.

La semaine dernière nous avons compté deux importants événements sportifs : le grand concours de tourisme organisé par le Moto-Club de Nice et le journal l'*Aéro* entre Paris et Monte-Carlo, et la course de 100 kilomètres (108 exactement) organisée par nos amis de l'Automobile-Club de l'Ouest pour les voitures du Tour de France, sur le merveilleux Circuit de la Sarthe, aux portes du Mans.

Malgré l'horrible temps que Mars ne nous a pas ménagé, malgré les cyclones et les trombes d'eau. les motocycles, sidecars et cyclecars n'ont compté entre Paris et Nice qu'un bien faible déchet. Le règlement de ce concours, rappelons-le, était basé sur la régularité de marche : 14 véhicules sur 21 ont obtenu la médaille d'or, décernée à tous concurrents ayant moins de 10 points de pénalisation, soit sur tout le parcours un écart de 10 à 14 minutes au maximum. Voilà qui en dit long sur la valeur des concurrents ; mais ce qui en dit long aussi, c'est que la très grande majorité de ces vainqueurs nous vient d'Angleterre ; chez nous l'abstention joue un rôle important. Et, hélas ! si elle joue un si grand rôle chez les constructeurs, elle en joue un non moins grand chez l'acquéreur qui s'abstient d'acheter des motocyclettes françaises pour réserver à l'étranger ses achats.

Sommes-nous inférieurs ? Avons-nous peur de la lutte ? Non. Nous nous bornons à dire que l'abondance des commandes ne permet pas de s'occuper des courses, et nous voilà contents de nous. Il en faut peu, vraiment, pour nous satisfaire.

Ce sont pourtant des épreuves intéressantes et très bien étudiées au point de vue des efforts à surmonter et des résultats à mettre en lumière.

Ainsi, au cours de la dernière étape de Paris-Nice, se disputait l'épreuve de souplesse ou de grand écart, sur le parcours La Turbie-Golf de Monte-Carlo. La côte est longue et dure, je vous en réponds ; elle comporte en outre trois ou quatre virages en « épingle de cheveux » peu ordinaires.

Cette course de côte comportait une partie de ralenti (1.200 mètres à 15 à l'heure) et une épreuve de vitesse consécutive (4.000 mètres à 30 à l'heure minimum). Celui qui arrêtait son moteur ou mettait pied à terre était pénalisé de 20 points. Pénalisations aussi de cinq points pour tout véhicule dépassant le 15 à l'heure dans le ralenti ou restant au-dessous de 30 dans la vitesse. Sur 11 concurrents qui ont fini l'épreuve, il y a huit étrangers dont les six premiers.

Je suis allé au Mans dimanche dernier pour assister à la course de cent kilomètres, organisée par l'Automobile Club de la Sarthe et de l'Ouest pour les voitures qui accomplissaient le Tour de France. Je suis heureux de dire, à cette occasion, que j'ai aisément fait ce déplacement dans ma journée, entre 8 heures du matin et 8 heures du soir, grâce à une très rapide et très confortable voiture que la société Lorraine-Diétrich avait bien voulu me confier.

Donc, au Mans, pour cette course de cent kilomètres, ils n'étaient plus que 13 des 32 partis. Le déchet est formidable ; il réjouit les organisateurs, c'est parfait ; mais est-il tellement du goût des concurrents et des constructeurs? J'en doute fort. Je suis même certain du contraire, à voir les voitures éliminées des premiers jours continuer à suivre le parcours et à s'exposer sur les places publiques du contrôle, portant encore les numéros que, suivant le règlement, elles auraient dû faire disparaître.

J'ai d'ailleurs appris des détails amusants. Une des voitures, éliminée dès les premiers jours, l'a été pour s'être présentée au contrôle d'étape avec 8 minutes de retard, alors que son conducteur, arrivé depuis près d'une heure, s'était attardé à causer au café avec les membres du jury. On lui a appliqué le règlement à la lettre ; on eût pu, peut-être, en commenter plus généreusement l'esprit.

Une autre voiture a, paraît-il, eu le temps, sur une étape de 120 kilomètres, de faire une très grosse réparation à son moteur. Et le plus amusant de l'histoire, c'est que les concurrents en ayant eu connaissance sont entrés en méfiance vis-à-vis les uns des autres et, à partir de ce moment, ont mobilisé voitures et personnels supplémentaires pour se surveiller entre eux sur tout le parcours. Et l'un d'eux m'a affirmé que sa surveillance avait dû être cause de l'arrêt forcé d'un des meilleurs.

Mais revenons à l'épreuve du Mans qui fut l'une des plus dures de celles organisées dans le Tour de France et qui démontre la valeur et la qualité de véhicules ayant déjà accompli près de 4.000 kilomètres, dans des conditions atmosphériques particulièrement mauvaises. C'est sur le merveilleux circuit de la Sarthe que cette épreuve s'est disputée ; et, encore une fois, nous avons vu à l'œuvre les membres du comité de l'A. C. S. O, qui ont su, pour une course qui devait durer moins de deux heures, mettre sur pied une organisation complète et impeccable, faire poser des kilomètres de barrières, garder tous les chemins par la troupe. Et ce fut parfait. Tout, d'ailleurs, s'est passé régulièrement. Ces voitures, dites légères, annoncées comme 12 ou 14 chevaux ont trouvé moyen de faire du 90 et du 100 de moyenne. Ainsi Delaunay, sur Pierron, moteur 80 × 150, couvre les 54 kilomètres du premier tour en 33 minutes ; Abit sur son Hispano Suiza plus faible, 80 × 130, en 36 minutes, puis de Marne, sur Grégoire, 70 × 140, en 41 minutes.

Le classement s'est établi ainsi :

6e *catégorie* — 1er Delaunay (Pierron) en 1 h. 8 m. 40 s. ; 2e Ravand (Barré) ; 3e Thomas (Barré).

5e *catégorie*. — 1er Mathys (Buick) en 1 h. 26 m. 14 s. 2e d'Avaray (Buick) ; 3e Abit (Hispano) ; 4e Chateau (Roy) ; 5e Beria (Aquila) ; 6e Leduc (Beria).

4e *catégorie*. — 1er de Marne (Grégoire) en 1 h. 21 m. 35 s. ; 2e Mme Barbier (Zedel).

3e *catégorie*. — Seguin (Phenix) en 1 h. 26 m. 35 s.

2e *catégorie*. — Frédérick (Bugatti) en 1 h. 36 m. 13 s.

Beaux résultats pour des voitures roulant depuis 20 jours.

PAUL MEYAN.

*LES DIMANCHES SPORTIFS DE LA V. G. A.*

# Le rallye des Alpes-Maritimes

*(29 Mars).*

Demain, notre règlement basé sur la régularité des moyennes de marche fonctionnera sur la Côte d'Azur. C'est, en effet, entre Cannes et Nice que se disputera le rallye des Alpes-Maritimes organisé par la *Vie au Grand Air*. Les deux Automobile-Clubs de Nice et de Cannes nous fournissent les concurrents ; c'est dire que nous aurons la qualité et la quantité. Partant de leurs sièges respectifs, la promenade des Anglais et la Croizette, les voitures viendront à la station de Biot, entre Antibes et Cagnes, rejoindre le parcours commun qui les conduira à Grasse, d'où tous redescendront vers l'arrivée. Pour tous, à quelque 500 mètres près, la distance est la même, 77 kilomètres environ, comprenant trois contrôles, deux fixes et connus, à la halte de Biot et à Grasse, un troisième secret, quelque part ailleurs.

Les sportsmen cannois, entraînés par leur semaine automobile qui a obtenu un grand succès, auront ils le meilleur sur leur rivaux de Nice, depuis longtemps, trop longtemps, déshabitués des courses et des concours ? C'est ce que nous saurons demain, ce que nous vous dirons la semaine prochaine.

## Les prochains rallies de la " Vie au Grand Air ".

Nous en compterons deux en mai.

Le dimanche 17 se disputera le rallye de l'Ouest auquel prendront part les membres de l'Automobile-Club de l'Ouest et de la Sarthe, nombreux, actifs et dévoués, et ceux de l'Automobile-Club du Centre dont le siège est à Bourges

Le point de ralliement est Blois.

Le dimanche 24 est réservé au rallye du Sud-Ouest. Les membres de l'Automobile-Club de Périgord et ceux de l'Automobile-Club Bordelais se retrouveront à Bergerac après avoir parcouru deux itinéraires différents, mais égaux comme distances.

*Erratum.* — Dans un des derniers comptes rendus de notre rally Paris-Orléans, nous avons donné M. Pierre Violet comme montant une voiture Diétrich. Nos lecteurs auront certainement rectifié d'eux-mêmes l'erreur commise. M. Violet est un de nos fidèles, que nous avons toujours indiqué comme conduisant une voiture Turcat-Méry, l'excellente marque marseillaise.

## RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 16 AU 23 MARS

### BOXE

SAMEDI 21 MARS. — Luna-Park. — Joë Jeannette bat G. Carpentier aux points au bout du 15e round.

### FOOTBALL-ASSOCIATION

JEUDI 19 MARS. — Saint-Ouen. — Le Paris Hotspur bat l'Entente Unioniste Parisienne par 2 buts à 1.

DIMANCHE 22 MARS. — Charentonneau. — La London League bat la Ligue de Paris par 5 buts à 1.

### FOOTBALL-RUGBY

JEUDI 19 MARS. — Colombes. — Paris bat Clamorgan par 6 points à 3.

DIMANCHE 22 MARS. — Colombes. — Tarbes bat le Racing par 3 points à rien.

### YACHTING-AUTOMOBILE

MARDI 17 MARS. — Despujols, sur son nouveau racer, couvre 500 m. en 15 s. 2/5, soit 116 kil. 884 m. à l'heure.

### HIPPISME

MARDI 17 MARS. — Maisons-Laffitte. — *Prix de Saint-Pair-du-Mont* (2.100 mètres, 15.000 francs) : 1. Romagny (Milton Henry), à M. Achille Fould ; 2. Ardèche ; 3. Turlupin. — P. M. : gag., 50 fr. 50 ; pl., 19 francs, 23 fr 50, 47 fr. 50.

JEUDI 19 MARS. — Auteuil. — *Prix de Porchefontaine* (3.600 mètres, 20.000 francs) : 1. Lynx Eyed (Powers), à M. G. Lepetit ; 2. Ex Abrupto ; 3. Manthorpe. — P. M. : gag., 36 francs ; pl., 21 fr. 50, 30 fr. 50.

DIMANCHE 22 MARS. — Auteuil. — *Prix Callistrate* (4.000 mètres, 15.000 francs) : 1. Prince Christian (Parfrement), à M. A. Veil-Picard ; 2. La Canche ; 3. Valise de Voyage. — P. M. : gag., 25 francs (écurie) ; pl., 16 fr. 50, 17 fr. 50, 17 francs.

DIMANCHE 22 MARS. — *Grand Prix du Printemps*. — (4.500 mètres, 20.000 francs) : 1. Univers II (A. Carter), à M. James Hennessy ; 2. Champoreau ; 3. Lynx Eyed. — P. M. : gag., 30 fr. 50 (écurie) pl., 23 francs, 30 francs.

### TIR

VENDREDI 20 MARS. — Réunion de la Société l'*Assaut au Pistolet* (Tir aux balles Devillers). Gagnants des poules : Petrocochino, capitaine Labordère, Blanc (2), Carteret, Bonnette, Rumeau.

219 balles sur 360 ont touché les adversaires en présence.

## LE CONCOURS DU CHAMPION

*Nour rappelons à nos lecteurs que c'est aujourd'hui 28 mars à minuit, que sera clos le* Concours du Champion, *organisé par la* Vie au Grand Air. *Passé ce délai, il ne sera plus reçu aucun envoi. Déjà de très nombreuses réponses nous sont parvenues. On sait que cette épreuve, essentiellement sportive et amusante, est dotée de 20.000 francs de prix et que le vainqueur gagnera une automobile Doriot-Flandrin-Parant, torpedo. Les résultats du* Concours du Champion *seront publiés dans notre numéro du 25 avril.*

**LE MATCH BOUIN-BOUCHARD**

*Jean Bouin rencontra le professionnel Bouchard à Marseille dans un match d'une heure et triompha couvrant 18 kil. 800.*

**EVELYN PORTE BOUIN EN TRIOMPHE**

*Harold Evelyn, le lutteur spécialiste du catch as catch can, était le soigneur de Bouin dans sa préparation du record de l'heure à Stockholm.*

# Les secrets de la course à pied [1]

PAR JEAN BOUIN

J'ÉTAIS trés contrarié, lorsqu'en parcourant la *Vie au Grand Air* que je recevais très régulièrement, je remarquais dans un article de Willie Lewis, le conseil que donnait le champion de boxe. Il recommandait de verser un peu de gin dans de l'eau très chaude et de le boire sitôt le training terminé. J'écoutai et suivis les conseils du célèbre boxeur. J'étais très heureux de pouvoir constater au bout de quelques jours mon complet rétablissement.

Je reprenais alors mon travail quotidien que j'avais réglé de la façon suivante :

Lever à 7 heures, un petit déjeuner composé de fruits, pruneaux et quelquefois de la compote de rhubarbe, selon l'état physique dans lequel je me trouvais. A 8 heures, départ de l'hôtel, toujours accompagné de mon fidèle collaborateur Evelyn. Nous prenions la direction du stade et là, après nous être débarrassés de nos vêtements pour les remplacer par de gros souliers, un vieux pantalon et un lourd chandail de laine, nous quittions le stade pour nous enfoncer dans les bois qui en bordent la partie nord.

Jusqu'à onze heures, nous ne cessions pas de marcher, de grimper dans les arbres, de faire la chasse aux gentils petits écureuils, de transporter les troncs d'arbres coupés par les bûcherons, d'exercer notre adresse de lanceurs de pierres sur les corbeaux, de faire cinq à six minutes de cross-country au petit trot, pour terminer par une séance de culture physique sur le sommet de quelque pic, d'où l'on pouvait admirer les magnifiques lacs suédois.

Nos trois heures achevées, nous regagnions les vestiaires où un massage précédé d'une bonne friction m'attendait. D'une manière générale j'effectuais presque tous les matins un petit canter de 1.500 à 2.000 mètres environ. Dans cette course je ne recherchais que l'assouplissement de mes muscles mais surtout celui de la cage thoracique. Une courte et légère friction à l'eau de Cologne pour me sécher et nous rentrions à l'hôtel pour notre déjeuner, qui se composait généralement d'une viande grillée, d'un légume que j'avais soin de varier le plus souvent possible, et de fruits. Comme boisson, de l'eau coupée d'une orange pressée et d'un peu de sucre.

Notre repas achevé, nous dirigions nos pas vers la poste pour retirer un courrier qui nous apportait les vœux et les espoirs des amis. Nous revenions en marchant, pour faire la digestion, répondre à ces lettres, après quoi nous regagnions nos chambres pour y faire une sieste d'environ deux heures.

Je dois vous dire que durant ce repos je ne dormais pas, afin d'éviter les malaises qu'éprouve ordinairement le dormeur à cette heure de la journée. Afin de mieux me délasser, je restais nu durant ces quelques heures.

A quatre heures juste nous prenions à nouveau la direction de notre usine, c'est-à-dire du stade, et quelques instants après je commençais à parcourir la distance inscrite à mon tableau de travail, mon compagnon se contentant de m'annoncer les tours ou les temps pour me renseigner sur ma marche et mon allure, m'évitant ainsi la fatigue morale du calcul et de la réflexion que réclame l'entraînement méthodique et raisonné.

Sitôt ma course achevée, je regagnais ma cabine et me livrais aux mains expertes de mon masseur. Laissez-moi vous dire que durant cette période préparatoire je ne prenais que des douches tièdes, contrairement à certains athlètes partisans du tub glacé.

Nous rentrions alors à l'hôtel pour nous changer et nous restaurer.

Notre repas du soir avait lieu généralement vers les 7 heures. En voici le menu : potage, poisson, œufs et confitures ou marmelade. La boisson était la même qu'au déjeuner.

Les soirées étant très longues, nous combinions toujours nos distractions pour les passer au grand air : nous allions nous promener sur les lacs, visiter les nombreux garden-parcs ou assister aux matches de football; tels étaient nos principaux divertissements. Vous voyez que notre journée était sérieusement remplie et c'est avec un véritable plaisir que nous retrouvions, vers dix heures, nos lits, pour récupérer de nouvelles énergies par un profond sommeil.

Entre temps je prenais part à différents concours. Le 14 juin, je courais à Christiania dans un 3.000 mètres handicap. Devant ma supériorité trop apparente, les organisateurs décidèrent de m'opposer à trois hommes se relayant six fois sur 10.000 mètres. Après avoir pris connaissance de la liste des records norvégiens, j'acceptais les conditions du match et malgré la lourde tâche que l'on m'imposait je triomphais facilement. Mon temps était ce jour-là mieux qu'excellent: 31 m. 20 s. Je battais ainsi le record de cette nation et le meilleur temps établi par l'Anglais Robertson, le vainqueur du Cross des Cinq Nations en 1908 à Paris.

Ne voulant en rien modifier mes habitudes, nous reprenions le train pour Stockholm, je m'octroyais un jour de repos et aussitôt après l'entraînement recommençait.

Le 22 juin, je rencontrais dans une course de 10 milles (16 k. 090) le Suédois Ahlgreen, qui venait de remporter le Marathon du *Sporting Life*. Sa réputation était formidable dans le pays et beaucoup de spectateurs assistèrent à cette réunion dans l'espoir d'être témoins de ma première défaite et d'acclamer leur champion national.

Néanmoins, je gagnai et battis mon concurrent de près de trois tours; il est juste d'ajouter qu'Ahlgreen fut victime d'un départ vraiment trop rapide. Mes temps devaient également se ressentir de cette faute de tactique ; en effet je couvrais les 5.000 mètres en 15 m. 18 s. les 10.000 en 31 m. 12 s. et les 16.090 en 51 m. 34 s. J'étais donc resté assez loin du record du monde de la distance détenu par Alfred Shrubb avec 50 m. 40 s. depuis le 5 novembre 1904.

Je profitai de l'expérience que j'avais acquise ce jour-là pour apporter quelques améliorations à mon tableau de marche.

A quelques jours d'intervalle, j'effectuais des galops de 14 à 15 kilomètres, car il s'agissait maintenant de tenir la distance sans faiblir. Après ces essais je me décidai à prendre part à la course de l'heure du 6 juillet.

Vous dire que j'escomptais battre les records dans cette course serait à mon avis bien présomptueux. Quoique me sentant bien en forme je n'espérais guère en prenant le départ réussir aussi complètement. Durant la semaine qui avait précédé cette journée, j'avais été contrarié

(1) Voir n°s 806 et suivants.

terriblement dans mon entraînement par de fortes pluies et j'avais considéré cette fatalité comme un sort s'abattant sur moi. Aussi étais-je quelque peu démoralisé.

## LA JOURNÉE TRIOMPHALE

Le départ fut donné à 2 h. 30. La température était très chaude et un petit vent agitait les drapeaux internationaux représentant les nations des coureurs qui prenaient part à cette réunion.

A peine le coup de pistolet parti, je me resaisissais et prenais résolument la tête, menant le train aux 32 coureurs qui comme moi tentaient d'essayer ou de confirmer leurs aptitudes dans cette spécialité.

Je ne me souciais nullement de mes adversaires, me contentant de tenir la corde et de régler le mieux possible mon allure. Etant parti beaucoup plus lentement que dans ma course du 22, je me trouvais encore avec Ahlgreen dans ma foulée au bout de 7 kilomètres. Je lui faussais compagnie sans activer, mais tout simplement en poursuivant ma marche régulièrement. L'on annonça le temps des 10.000 mètres : 31 m. 27 s. Connaissant tout le barème des temps nécessaires à battre le record, j'étais très inquiet et rcommençais à me trouver en retard, mais jamais au cours de ma carrière d'athlète, je ne me sentis aussi bien en course qu'à cet instant.

Rapidement, je calculai qué je pouvais combler ce retard à la condition de marcher à l'allure à laquelle je tournais jusqu'à la fin; la chose me paraissait impossible, néanmoins je la tentai. Pendant plusieurs tours je doublais, redoublais mes concurrents, ce qui m'obligeait constamment à voyager, mais pourtant cette présence sur la piste était pour moi un stimulant et tenait lieu d'un handicap que j'établissais dans mon imagination.

Vers la fin, certains d'entre eux, avertis par les officiels, sur la possibilité de la chute des records, s'écartèrent pour me laisser profiter de la corde.

Les 15.000 mètres atteints en 47 m. 18 s. 6/10 me donnèrent l'assurance que je pouvais réussir : j'activais et couvrais mes tours aussi rapidement que les premiers. Si jusque-là j'avais redouté de finir comme Shrubb, je n'hésitais plus et me dépensais sans compter. Mon plus grand souci était de me demander si les 19 seraient dépassés. A chaque passage, mon camarade Evelyn, chronomètre en mains, me communiquait mes temps tour par tour. Je ne puis vous décrire l'émotion qui s'emparait de moi : je redoutais toujours d'entendre un chiffre qui m'aurait annoncé du retard.

La dernière minute arriva, je n'avais rien perdu bien au contraire : je venais de laisser derrière moi le petit drapeau qui marquait la limite du record amateur. Encore quelques pas et celui de Watkins subirait le même sort, il fallait maintenant à tout prix augmenter mon avance et la porter aussi loin que mes forces me le permettraient.

Je luttais toujours contre la montre et craignais d'entendre le coup de pistolet qui allait me signifier la fin de ma course. Et pourtant plus ce bruit tardait à retentir, plus mes forces physiques diminuaient.

Le signal d'arrêt résonna : je m'arrêtai brusquement pour marquer la place. Mais c'était peine inutile : les officiels m'avaient fait suivre en effet par un coureur, qui avait pour mission de laisser tomber un petit disque d'acier au bruit de la détonation, marquant ainsi le point final de la distance parcourue dans les soixante minutes.

Pas un seul instant durant cette lutte, je ne perdis mon sang-froid, et malgré toute la fatigue que je ressentais je m'étais empressé, sitôt que le starter officiel eut tiré son coup de pistolet, de marquer le sol avec mon talon tout en m'écriant : « Voilà c'est là. » J'étais si impatient de connaître le résultat approximatif de ma performance que déjà j'arpentais de mon pas la piste pour calculer la distance, lorsqu'on vint m'annoncer que les 19 étaient passés.

C'est alors que j'entendis les clameurs poussées par plus de 10.000 sportsmen présents et me sentis hissé par de solides bras sur les épaules de mon second. Je me souviens que de grosses larmes roulaient sur mes joues, je pensais déjà à la satisfaction qu'éprouveraient mes amis, mes camarades de club et tous les Français lorsqu'ils apprendraient l'heureux résultat.

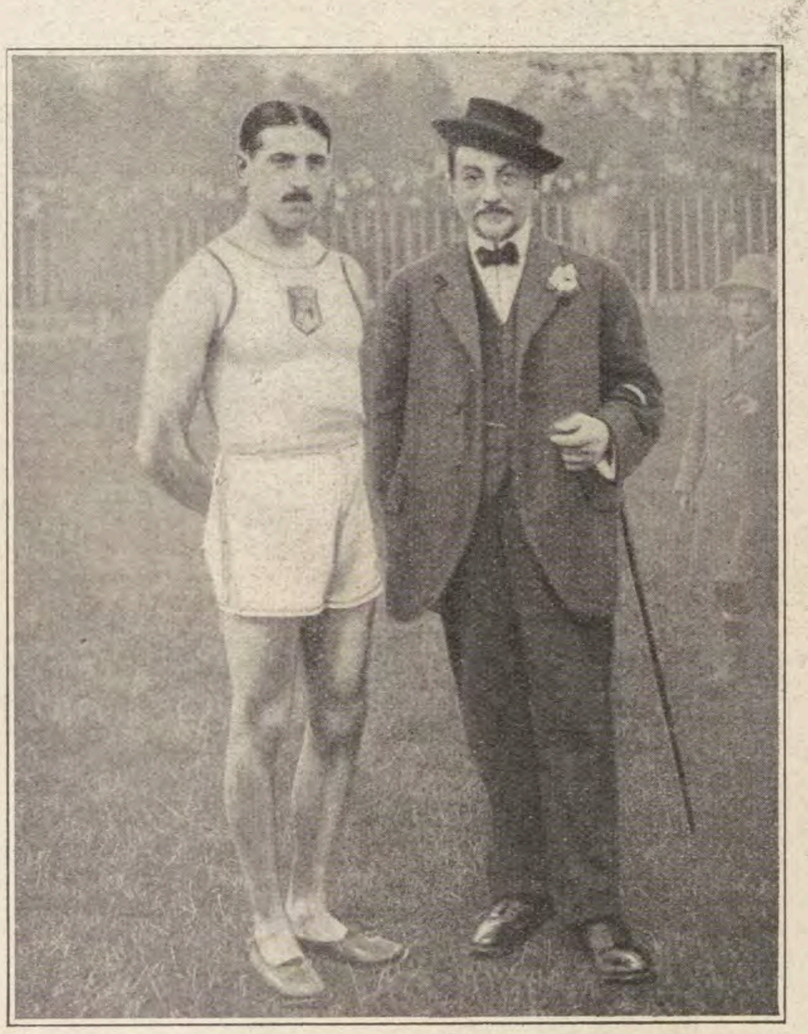
Aussi ce fut d'un pied léger que je courus au télégraphe.

Longtemps, on put croire que les 18 k. 878 couverts par Watkins, constituaient la limite des forces humaines. Si certains voulaient bien m'accorder quelque chance de battre cette performance, beaucoup ne se privaient pas de déclarer la chose impossible.

Lorsque l'étonnement provoqué par ma réussite fut passé, il y eut alors des quantités d'admirateurs pour déclarer que jamais un coureur ne pourrait dépasser ma distance. A mon tour je me plais à dire à ceux qui doutaient de moi que la distance obtenue à Stockholm peut être augmentée demain, dans un mois, dans un an, que sais-je? Je suis certain que dans un temps plus ou moins rapproché mon record sera battu.

Soyez certains que la limite des records n'existe pas et n'aura jamais de fin.

Notre excellent confrère Georges Prade a cité, dans un de ses articles, l'expression d'un constructeur qui, faisant allusion au record d'altitude en aéroplane disait : « Nous touchons le plafond, il n'y a plus moyen de monter plus haut. » Quelques semaines après, le plafond imaginaire était traversé, crevé, si vous voulez, pour laisser passage à l'oiseau ambitieux de gagner des altitudes supérieures.



**JEAN BOUIN A SON RETOUR DE STOCKHOLM**

*M. Dorizon, directeur de la Société Générale, qui accorda toutes les facilités à Jean Bouin pour le record de l'heure, félicite le champion.*

De même que les aviateurs actuels ont bénéficié sur les précédents recordmen des avantages que leur apportaient des moteurs plus légers et plus puissants, les futurs aspirants aux performances athlétiques s'inspireront des nouvelles méthodes, des améliorations apportées aux pistes, de l'expérience du passé, des conditions atmosphériques et enfin des mille détails que le temps aidant perfectionne.

Celui qui tente un record profite de grands avantages sur ceux qui l'ont essayé :

1° Des connaissances et conditions dans lesquelles les performances furent réalisées.

2° De la mesure dans laquelle le nouveau venu prépare et calcule son effort en tenant compte des temps ou des distances établis par ses prédécesseurs.

Supposons que lorsque je me mis en tête de battre le record de l'heure de Watkins, celui-ci fut de 19 k. 021 au lieu de 18 k. 878. Or, qui oserait affirmer que je n'aurais pas réussi à faire davantage ? Il est une chose difficile à expliquer et que seul l'état d'âme du recordman sait ressentir, c'est que lorsque l'on s'attaque à un record, la seule ambition est de battre ce qui a été accompli. Bien entendu la distance ou la durée atteinte, on cherche à la dépasser ou à la prolonger autant que vos moyens ou les éléments vous le permettront, mais à cet instant la lutte n'est plus la même, elle est moins énergique, moins forte, car le bien-être que l'on éprouve à l'annonce de la réussite occasionne fatalement une satisfaction trop violente pour ne pas s'en tenir à la joie du fait accompli avant d'envisager immédiatement un résultat encore plus brillant.

A mon avis, je reste persuadé que le record de l'heure pédestre n'a pas de limite. Quant à prédire le maximum qui peut être atteint dans ce laps de temps je n'ose le prévoir ni l'espérer.

Ce que je souhaite, c'est de rester le plus longtemps possible détenteur de ce record difficile entre tous, mais j'aimerais bien pourtant connaître la distance que couvrira celui qui me le ravira.

*(A suivre.)*

JEAN BOUIN.

TABLEAU DE MARCHE EFFECTUÉ PAR JEAN BOUIN,
BATTANT LE RECORD DE L'HEURE A STOCKHOLM, LE 6 JUILLET 1913.
PISTE DE 384 M. 10.

| Tours | Distance par Tour | Temps par Tour | Temps total | Tours | Distance par Tour | Temps par Tour | Temps total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 384 m. 10 | 1′ 05″ | 1′ 05″ | 26 | 9.986 m. 60 | 1′ 13″ 8 | 31′ 24″ 8 |
| 2 | 768 20 | 1 10 | 2 15 | 10.000 m. + | | | 31 27 |
| 3 | 1.152 30 | 1 12 | 3 27 | 27 | 10.370 70 | 1 12 | 32 39 |
| 4 | 1.536 40 | 1 12 | 4 39 | 28 | 10.754 80 | 1 10 | 33 49 |
| 5 | 1.920 50 | 1 13 | 5 52 | 29 | 11.138 90 | 1 13 | 35 02 |
| 6 | 2.304 60 | 1 12 | 7 04 | 30 | 11.523 | 1 13 | 36 15 |
| 7 | 2.688 70 | 1 13 | 8 17 | 31 | 11.907 10 | 1 13 | 37 28 |
| 8 | 3.072 80 | 1 13 | 9 30 | 32 | 12.291 20 | 1 13 | 38 41 |
| 9 | 3.456 90 | 1 13 | 10 43 | 33 | 12.675 30 | 1 13 | 39 54 |
| 10 | 3.841 | 1 12 | 11 55 | 34 | 13.059 40 | 1 12 | 41 06 |
| 11 | 4.225 10 | 1 11 | 13 06 | 35 | 13.443 50 | 1 13 | 42 19 |
| 12 | 4.609 20 | 1 13 | 14 19 | 36 | 13.827 60 | 1 15 | 43 34 |
| 13 | 4.933 30 | 1 13 6 | 15 32 6 | 37 | 14.211 70 | 1 15 | 44 49 |
| 5.000 m. + | | | 15 33 8 | 38 | 14.595 80 | 1 15 | 46 04 |
| 14 | 5.377 40 | 1 13 | 16 46 | 39 | 14.979 90 | 1 10 | 47 14 |
| 15 | 5.761 50 | 1 12 | 17 58 | 15.000 m. + | | | 47 18 6 |
| 16 | 6.145 60 | 1 13 | 19 11 | 40 | 15.364 | 1 09 | 48 27 |
| 17 | 6.529 70 | 1 13 | 20 24 | 41 | 15.748 10 | 1 13 | 49 40 |
| 18 | 6.913 80 | 1 14 | 21 38 | 42 | 16.132 20 | 1 15 | 50 55 |
| 19 | 7.297 90 | 1 13 | 22 51 | 43 | 16.516 30 | 1 12 | 52 07 |
| 20 | 7.682 | 1 14 | 24 05 | 44 | 16.900 40 | 1 13 | 53 20 |
| 21 | 8.066 10 | 1 13 | 25 18 | 45 | 17.284 50 | 1 15 | 54 35 |
| 22 | 8.450 20 | 1 11 | 26 29 | 46 | 17.668 60 | 1 15 | 55 50 |
| 23 | 8.834 30 | 1 16 | 27 45 | 47 | 18.052 70 | 1 14 | 57 04 |
| 24 | 9.218 40 | 1 13 | 28 58 | 48 | 18.436 80 | 1 12 | 58 16 |
| 25 | 9.602 50 | 1 13 | 30 11 | 49 | 18.820 60 | 1 08 | 59 25 |
| | | | | | 19.021 90 | 0 36 | 60 |

DISTANCES ANGLAISES

| | | Par Mile | | | | Par Mile | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 Mile | 1.609 m. 31 | 4′ 53″ | 4′ 53″ | 6 Miles | 9.655 m. 86 | 5′ 08″ | 30′ 21″ |
| 2 | 3.218 63 | 5 04 | 9 57 | 7 | 11.265 17 | 5 04 | 35 25 |
| 3 | 4.827 93 | 5 03 | 15 | 8 | 12.874 48 | 5 06 | 40 31 |
| 4 | 6.437 24 | 5 06 | 20 06 | 9 | 14.483 79 | 5 09 | 45 40 |
| 5 | 8.046 55 | 5 07 | 25 13 | 10 | 16.093 10 | 5 06 | 50 46 |
| | | | | 11 | 17.702 41 | 5 08 | 55 54 |

*HIPPISME*

# La revue de la semaine

## De Maisons-Laffitte à Auteuil

Aucune épreuve bien importante ne s'est courue entre le Grand Prix de Nice et le prix Delatre qui n'est pas disputé encore à l'heure où j'écris ; mais il y a eu cependant à Maisons et au Tremblay, quelques rentrées intéressantes.

A Maisons, nous avons eu, le mardi, le Prix St-Pair-du-Mont, où se rencontrent fréquemment des quatre ans et des vétérans de marque. La liste des gagnants des précédentes années est à cet égard édifiante. Tripolette l'an dernier y a battu un lot dont faisait partie Bonbon Rose. Le gagnant de l'année précédente a été Rire aux Larmes et celui de 1911 Italie qui précédant Badajoz. Oversight en 1910 y a battu Ronde de Nuit et Ossian. On voit que Romagy, Ardèche, Turlupin et Pirpiriol qui ont pris les premières places cette année dans la même course sont en excellente compagnie. Mais il faut espérer que Romagny va confirmer cet heureux début et qu'il cessera d'être l'animal décevant que nous avons connu jusqu'ici.

Ardèche aussi était bien, mais moins prête que Romagny. Si l'on tient compte de la différence de condition, des quelques livres qu'elle rendait à son aîné, outre le sexe et l'âge, on est amené à croire qu'elle a fourni là une de ses meilleures courses. Ceci dit avec les réserves que comportent toujours ces courses de rentrée. Un trompe-l'œil est toujours possible avec des animaux dont la forme est en somme inconnue. Un point qui ne paraît pas fait à première vue, pour rehausser la valeur de la performance d'Ardèche et de Romagny, c'est la place de Turluquin qui les a très sérieusement menacés et a fini tout près d'eux. Turlupin était l'an dernier un poulain de qualité très moyenne, et cette qualité ne s'était manifestée que sur des distances plus courtes. Pour que la course de Romagny et d'Ardèche ait un véritable prix, il faut qu'il se soit pour ainsi dire transformé, ce qui du reste n'a rien d'invraisemblable. Ces changements d'aptitude d'une année à l'autre chez des poulains ne sont pas très rares J'avoue que je suis bien disposé pour ma part à croire aux progrès du poulain de M. J. Stern. Sa bonne course a été loin d'être une surprise pour son entourage Le nouvel entraîneur de l'écurie l'avait amené, lui, le Sopha, et la plupart de ses autres pensionnaires dans un état magnifique. Ces quelques échantillons donnent l'idée la plus favorable de son talent.

Du côté des trois ans la rentrée intéressante a été celle de Dorritt, qui a disputé et gagné le vendredi le prix Stuart Il y a même fait à peu près le vide, et seul le runner up de Dorbar dans le Prix de St-Cloud, Smart a tenté la chance contre lui. Son meilleur atout était sa supériorité de condition. Il était fin prêt et son adversaire encore bien gros. La tactique indiquée en pareil cas est pour le cheval prêt d'aller aussi vite que possible et sans répit. On peut arriver ainsi à mettre l'adversaire à bout de souffle, en dépit de sa superiorité de classe. En fait, J. Reiff qui montait Smart n'a pas agi de cette façon : il a été lentement au début, puis est parti très vite pour ralentir ensuite. Bref, on a marché par à-coups. Dorritt a pu souffler à son aise, et le résultat a été ce qu'il devait être : dans la ligne droite le fils de Maintenon, par la simple supériorité de son mécanisme, a laissé Smart sur place.

Cette revue des événements les plus saillants de la semaine serait incomplète si je ne disais pas un mot d'Auteuil — car les dimanches sont toujours pour Auteuil, provisoirement. Les deux principaux numéros de la dernière séance dominicale étaient : le prix Callistrate et le Grand Prix du Printemps, un steeple-chase et une course de haies qui sont échus, l'un à l'écurie A. Veil-Picard et l'autre à l'écurie James Hennessy Prince Christian a gagné le prix Callistrate comme il avait gagné déjà les deux steeple-chases important des dimanches précédents, le Prix Finot et le Prix d'Auteuil. La victoire a été réelle, bien que La Canche l'ait obligé à s'employer sérieusement à la fin. Les partisans de La Canche pourront dire, avec infiniment de vraisemblance du reste, que la jument s'est trop attardée, et qu'elle a été amenée bien brusquement Le Mont Saint Michel qui au même écart de poids avait fini la fois dernière à une tête de La Canche, n'a pas existé cette fois-ci.

Question de monte sans doute. Il avait Hawkins comme cavalier quand il a fourni sa bonne course et il semble bien démontré maintenant qu'il s'entend mieux avec lui qu'avec son jockey d'hier Alec Carter

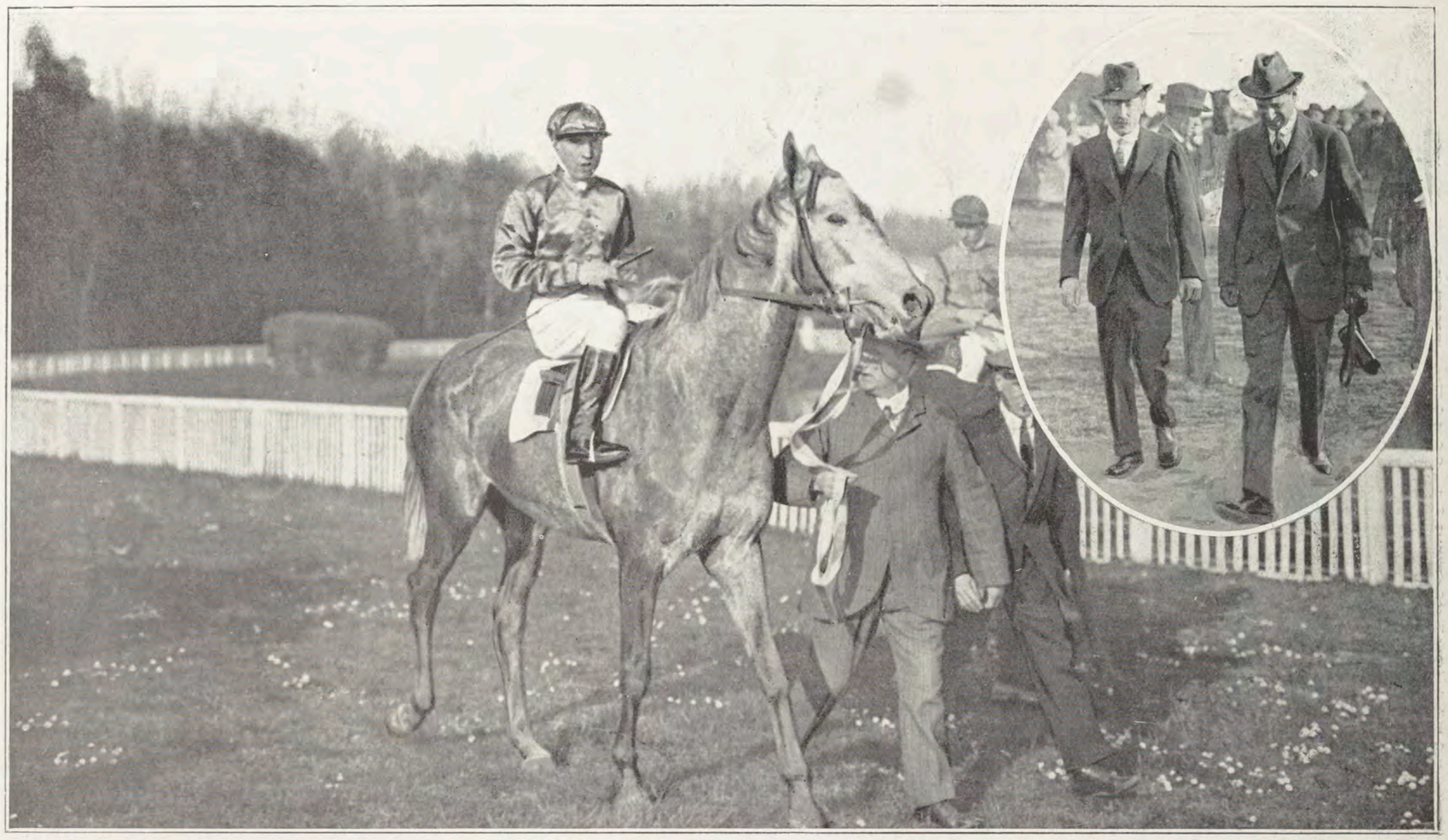
Cette constatation du reste, ne dépréjie nullement Carter, dont le talent est hors de question. Hawkins et lui ont leurs qualités. Pour le jugement, la vigueur à l'arrivée, la supériorité de Carter me semble bien établie. Mais Hawkins a une main admirable, et une autre qualité bien précieuse, la confiance, que son rival n'a pas toujours au même degré. Que certains animaux aillent mieux avec lui qu'avec d'autres c'est un fait Le Mont Saint Michel n'est pas un exemple unique, et celui de Champoreau n'est pas moins frappant. Champoreau n'avait guère donné avant dimanche que des déceptions, qu'on mettait au compte de son mauvais caractère. Son propriétaire avait même résolu de le faire castrer. Dimanche, nous avons vu un Champoreau tout nouveau. Monté pour la première fois par Hawkins il s'est employé avec la meilleure bonne volonté et a même montré un entrain et une ténacité très inattendus.

STUART.

**LE PRIX BETTY (steeple-chase 3.500 mètres, 4.000 fr.). Auteuil, le 22 mars. La rivière des tribunes.**
*Libérateur tombait à la rivière des tribunes, Cambridgeshire gagnait sans lutte, Siva II ayant dérobé.*

**LE PRIX CALLISTRATE (steeple 4.000 m. 15.000 fr.) — Auteuil, le 22 mars. La rivière des tribunes.**
*Rosely culbutait au mur en terre et Phébus à la rivière des tribunes. Prince Christian se détachait entre les tournants, La Canche le rejoignait à l'intersection des pistes, mais ne pouvait passer et finissait 2e, à une encolure; en médaillon : Head relève Phébus.*

**LE GRAND PRIX DU PRINTEMPS (haies 4.500 m., 20.000 fr.) — Auteuil, le 22 mars. Une claie.**
*Champoreau est parti devant Ultimatum, Conscrit et Maurienne. Aux tribunes, Lynx Eyed venait avec les chevaux de tête. Entre les tournants, Les Beaux-Arts qui sautait en même temps que Champoreau culbutait, à l'arrivée, Champoreau s'effaçait pour laisser gagner son compagnon d'écurie Univers II.*



**GRAND D'ESPAGNE II, LE VAINQUEUR DU GRAND PRIX DE NICE**

*Grand d'Espagne II est fils de Strozzi et de Camarera Mayor. — En médaillon: M. Michel Calmann (à droite), le propriétaire de Grand d'Espagne II.*

# LE VAINQUEUR DU GRAND PRIX DE NICE

PAR RENÉ RIONDET

Le Grand Prix de Nice a ouvert la série des épreuves de 100.000 francs et il est permis de se féliciter qu'au lieu d'échoir à un trois ans précoce, cette riche allocation ait récompensé le mérite ou même l'endurance d'un cheval qui a supporté les fatigues de l'entraînement jusqu'à l'âge de quatre ans.

Nous n'avons pas l'intention d'exalter ici la valeur de Grand d'Espagne II. Celle-ci devrait être jugée bien mince si l'on prenait au pied de la lettre les résultats de l'an dernier ; en effet, sur quatorze courses, ce performer a remporté un unique prix de 6.000 francs et s'est placé 4 fois second et 3 fois troisième.

De là à battre, même en en recevant du poids, le second du Grand Prix, Opott, le second du Derby, Baldaquin, sans compter Chut, Fidelio ou Careless, il semble qu'il y ait place pour une marge respectable.

Il n'en reste pas moins qu'à deux ans Grand d'Espagne II s'est adjugé une victoire ; qu'à trois ans, après avoir fourni, comme compagnon d'écurie, une course superbe dans le Grand Prix de Paris, il a montré une forme sensiblement égale à celle de Pantagruel et l'approchant de Bavard III ; qu'enfin, à quatre ans, il vient d'affirmer une supériorité, si fragile soit-elle, sur quelques-uns des représentants les plus cotés de sa génération.

Cette suite de constatations nous suffit pour le sujet qui nous occupe. Envisagé au point de vue de l'élevage, le cas de Grand d'Espagne II est particulièrement intéressant. Son pedigree est ce que l'on pourrait appeler un pedigree d'expérimentation ; c'est une sorte d'hypothèse hardie, dont les éleveurs devraient suivre avec passion la vérification ; car celle-ci doit leur apporter pour l'avenir une indication précieuse sur toute une série de combinaisons de sangs qu'ils seront à même de pratiquer au cours des années qui vont venir.

Lorsque nous avons envisagé, l'an dernier, à pareille époque la façon dont se sont comportées au haras les filles de Le Sancy, nous avons noté l'inbreeding sur Thormanby comme l'élément se retrouvant le plus constant dans les succès obtenus par elles avec les différents étalons auxquels elles ont été livrées. Cet inbreeding existe notamment dans l'accouplement d'une fille de Le Sancy : soit avec Sans Souci II, comme chez Sans le Sou ; soit avec Perth, comme chez Sardonise, Sarcasme, Frère de Roi, Maboul II, Sourdine et Alcantara II ; soit avec Flying Fox, comme chez Sly Fox ; soit, sous une autre forme, avec Masqué, comme chez Hidden Tears.

Le fait est d'autant plus curieux que Le Sancy est lui-même issu d'un inbreeding très rapproché (à une génération libre) entre Thormanby et sa propre sœur, Lady Hawthorn. Mais des exemples fameux nous ont montré, d'autre part, que la répétition de ce sang dans un pedigree était loin d'obtenir des effets désastreux : nous n'en voulons pour preuve que l'exemple d'Alcantara II, chez qui on trouve deux courants de Thormanby et deux courants de la propre sœur de ce dernier, Lady Hawthorn.

Il reste cependant à voir comment se comportera l'inbreeding sur Le Sancy lui-même.

Si nous nous en tenons au point de vue théorique, il semble posséder de grandes chances de réussite. Il se présente, ainsi que nous venons de le faire ressortir, comme une sous-variété de l'inbreeding sur Thormanby. En outre les éléments d'appui offrent de sérieuses garanties ; le père de Le Sancy, Atlantic, appartient à une souche sinon brillante, du moins résistante, de la famille 3 ; son grand-père maternel, Stratheonan, qui est de l'excellente famille 11, a déjà fourni ses preuves comme base d'inbreeding dans le pedigree de Le Sagittaire, dont il constitue, sans aucun doute, le véritable principe de succès.

Il ne faut cependant pas perdre de vue que l'ascendance de Le Sancy montre, dans son ensemble, certaines particularités dont il sied de tenir compte : la lignée d'Herod et celle de Matchem y tiennent une place spécialement importante ; en outre, fait presque anormal, on n'y rencontre aucun courant de Pocahontas.

Il est donc indispensable de prendre certaines précautions dans le choix des éléments qu'on veut unir à celui de Le Sancy. Ce dernier doit être allié à des sangs vigoureux susceptibles de contre-balancer l'influence efféminée qui existe chez lui dans une certaine mesure.

C'est ainsi qu'on peut expliquer la réussite évidente des filles de Le Sancy avec les étalons se rattachant plus ou moins à Saint-Simon, à Galopin ou à The Flying Duchman.

Il sera bon de profiter de cet enseignement et de mettre en relief l'inbreeding sur Le Sancy, en l'appuyant par des apports de Saint-Simon ou de Galopin. Mais toutes ces digressions céderont la place aux leçons de la réalité.

L'intérêt offert par le résultat du Grand Prix de Nice est que, précisément, le vainqueur Grand d'Espagne II personnifie la première de ces leçons.

Son père Strozzi est, du côté maternel, petit fils de Le Sancy ; sa mère Camarera Mayor est fille de Le Sancy ; lui-même est ainsi inbred sur le fameux étalon gris, à une génération libre.

Nous ne devons pas oublier que, pour servir de base à un enseignement utile, cet exemple devrait pouvoir être comparé à d'autres cas semblables.

La seule conclusion formelle qu'il soit permis de tirer, c'est que l'inbreeding sur Le Sancy n'est pas foncièrement mauvais, puisque, réalisé dans des conditions de rapprochement exagéré que l'on doit éviter autant que possible, il arrive à donner un cheval qui galope certainement.

Mais, cela admis, il serait imprudent de considérer la qualité approximative de Grand d'Espagne II comme l'expression exacte des résultats que doit fournir l'inbreeding sur Le Sancy.

Il faut, en effet, tenir compte de la valeur plus ou moins grande des individus qui apportent le courant en question.

Or, nous pouvons le dire d'autant plus librement qu'il est mort après avoir été exporté, Strozzi n'avait rien d'un grand étalon. Du côté maternel, c'est un médiocre facteur de Le Sancy ; d'autre part son père, Callistrate, est, comme ancêtre, un élément incomplet, dont les qualités indéniables sont plutôt étouffées par l'influence de l'autre partie du pedigree.

Bref, sans l'appui d'un inbreeding à cinq générations libres sur King Tom, l'inbreeding sur Le Sancy est réalisé chez le vainqueur du Grand Prix de Nice dans les conditions les plus défavorables ; le résultat qu'il a pourtant obtenu doit donner confiance aux éleveurs dans l'avenir qui est réservé à cette formule d'accouplement.

RENÉ RIONDET.

*Le Gérant :* Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Imprimerie de Vaugirard, H.-L. MOTTI, Dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.